This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

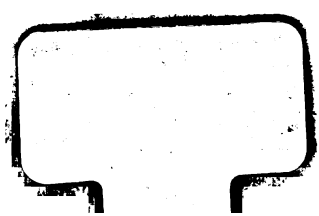
+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

BERKELEY
LIBRARY
UNIVERSITY OF
CALIFORNIA



BIBLIOTECA PERUANA

DE LIMA AL AMAZONAS

VÍA MAYRO

COLECCIÓN DE LAS OPINIONES MÁS COMPETENTES

Y AUTORIZADAS

EN FAVOR DE ESTA VÍA

POR EL CIUDADANO

BENITO ARANA

Jefe que fué de la expedición naval que, en 1867, resolvió prácticamente el problema de la navegabilidad á vapor, de los ríos

UCAYALI, PACHITEA Y PALCAZU

HASTA EL PUERTO DEL MAYRO

LIMA

IMPRENTA Y LIBRERÍA DE SAN PEDRO

Calle de San Pedro, n.º 96

1896

F 34?
A?

Ciudad, Agosto 1.° de 896.

Sr. Benito Arana:

Su Casa

Querido amigo:

El 28 de Julio, mientras las músicas militares y los dulces ecos del himno nacional electrizaban los corazones el día clásico de la patria, comunicando á la Ciudad, con motivo de la gloriosa efeméride, esa alegría bulliciosa que es la expreción natural del entusiasmo, yo me ocupaba de leer pausadamente con reflexivo interes, el precioso opúsculo que bajo el título de *Lima al Amazonas* ha arreglado Ud. con el patrótico designio de preparar, mediante la vulgarización de ciertas ideas, la mas acertada y feliz solución del importante problema nacional que trae seriamente preocupados los espíritus.

No es un juicio critico lo que yo puedo formular después de esa lectura. Ni tengo los conocimientos eciales que requiere toda opinión acertada en asun- técnicos de gran aliento, ni me creo facultado á adir una sola palábra á las luminosas disertaciones utorizados conceptos que allí se contienen; pero sí zgo autorizado, y aun me siento compelido, á di-

M833064

rijir á Ud. frases de aliento y á felicitarle de todo corazón, puesto que con su patriótico labor está Ud. revelando que á pesar del profundo egoismo que devora la sociedad, hay todavía quienes le consagran empeñosamente sus generosos esfuerzos, en terreno distinto del de las pasiones políticas, que como hoguera inestinguible, vienen calcinando todo lo que hay de noble y de grande en el corazón peruano.

Quiere el patriotismo, como alivio para sus penas y como consuelo de los dolores históricos de los útimos años, que solo se agiten en la prensa y ante los poderes públicos cuestiones serias, trasendentales, aquellas que, una vez realizadas, han de modificar sustancialmente, para ventura del Perú, sus actuales condiciones de vida; y ninguna, por cierto, exede en importancia y en oportunidad sobre todo, á la que trata el luminoso opúsculo de *Lima al Amazonas*.

Después de cuanto se ha escrito y hablado sobre la materia, no es ya licito discutir siquiera todo lo que para el Perú significa, no para el Perú convaleciente en 849, temido y envidiado en 866, rico y floreciente en 870, progresista y reformador en 874, si no para el Perú de hoy con sus provincias cautivas, con sus banderas enlutadas, con sus riquezas perdidas, llevar la vida del progreso á las espléndidas y maravillosas regiones del Oriente, donde por mandato de la Providencia, tiene que renacer, vigoroso y energico, el mismo pueblo que tan desdeñosamente ha correspondido sus favores.

Tanto ama el cielo este privilegiado país, tan poco amado de sus propios hijos, que cuando el ojo receloso del excepticismo veía en él un pueblo decadente, exánime, empujado al abismo por una série de errores que debió evitar y por el siniestro poder de infortunios que no supo prevenir, repentinamente surge en las almas, con esa pasmosa y compacta uniformidad que solo la verdad alcanza, como magestuosa y creciente ola incontenible, bajo la forma imponente de axcioma escrita en la conciencia pública, el intimo convencimiento de que solo en las opulentas comarcas del Amazonas están los elementos reparadores de la nueva vida; sien-

do allí por consiguiente donde deben converger todos los esfuerzos y todas las energías, si cansados del libertinaje de largos años, pensamos seriamente en reconstruír la patria sobre las anchas baces de la virtud y del trabajo.

¿Qué agente misterioso ha podido producir este súbito movimiento de opinión, que arrancando de todos los labios la misma frase de entusiasmo é infundiendo á todos los corazones la misma aspiración patriótica, viene tomando por su dilatación y por su fuerza, la consistencia de mandato soberano?

Si es cierto que las ideas destinadas á producir grandes evoluciones sociales son las únicas que tienen este poder de concentración y de unidad y que solo ellas imprimen al sentimiento público cierta expresión enérgica y altiva, hay que reconocer que nos aguarda una trasformación feliz que, si hoy se divisa nebulosa y lejana, como aparece siempre la verdad en el horizonte de las ideas, será realidad consoladora el día en que así lo quieran resueltamente poderes públicos y pueblos; los primeros por medio de bien meditadas leyes del orden político y administrativo, y los segundos por esa colaboración entusiasta, que opera los grandes milagros del patriotismo.

Las solemnes palabras palpitantes de fé cívica, que el Mensage presidencial consagra á esta materia; los ardorosos y elocuentes conceptos con que el 1er. Vicepresidente saludó las regiones montañosas en su excursión á Chanchamayo; los razonados proyectos de ley presentados á las Cámaras recien instaladas, con el noble designio de acercarnos á las zonas orientales por medio del cable subfluvial y por la vía terrestre que ha de facilitar el acceso al famoso puerto *Mayro*; la propaganda ilustrada, activa é incesante de la prensa, estimulando la aspiración general; la actitud entusiasta de la clase obrera contribuyendo afanosa á la expedición que conocemos; la misma idea en todos los rebros, el mismo ideal en todos los espíritus: todo o espontáneo, sincero como raudal que se desborda, algo mas que el maravilloso concierto de propósitos de esfuerzos hacía el bien común: es ya, según mi inición patriótica, el impulso inicial de la magestuosa

é histórica evolución que ha dc devolver al Perú su grandeza de mejores días.

Cuando la Providencia dibuja en todas las almas el mismo ideal y las hace gravitar hacía él, como gravitan las agujas hacía el centro de imantación, ese ideal es la verdad; y como verdad tiene que imperar al fin, difundiendo para el bien general, su luz y su calor.

Y el mismo vituperable extravío de los revolucionarios de Iquitos, ¿qué és sino uno de esos estrepitosos anuncios, que despertando la vigilancia adormecida llega hasta los poderes públicos para hacerlos más cautelosos y prevenidos? Lamentable desgracia es sin duda, según lo han comprobado los hechos, que una ofuscación pueril, el aturdimiento de niños, no el pensamiento sério de reformadores convencidos, hubiese levantado allí la bandera revolucionaria; pero si algún consuelo cabe al patriotismo, cuyas palabras han sido escasas para execrar tan loca aventura, es no tanto la sorprendente presteza con que ha sido desbaratada por sus propios autores, cuanto que haya servido para sacudir, de un extremo á otro, el sentimiento general, acrecentando en la República toda, hacía esas expléndidad comarcas, el creciente interés que han ido despertando hasta constituír hoy la más sólida, y tal vez, la única esperanza de la anhelada reabilitación nacional.

La conciencia publica está pués formada á este respecto; y á despecho de los sofismas con que alguna vez se intentó desacreditar la colonización y de la hipocrita propaganda con que, á pretesto de economía fiscal, se intentó tambien dificultar é impedir la exploración de esa importaníe vía fluvial; el hecho és que hoy se impone como necesidad premiosa, salvadora, inaplazable la solución del problema que con tanta lucidez ha traído U. al debate público.

Pero si completa es la conformidad en cuanto al objetivo que anheloso persigue el patriotismo, no sucede desgraciadamente lo mismo en cuanto á la vía que, en las condiciones actuales, haya de conducirnos más rápida y convenientemente hacía el magestuoso Amazonas.

Esta es la parte que hace por demás apreciable, útil y eminentemente interesante el opúsculo de U. Grande autoridad tiene sin duda la ilustrada experiencia de U. y la de su dignos compañeros que llenos de fé saludaron en 1.° de Enero de 1867, las risueñas riberas del Mayro, después de la valiente y arriesga expedición que emprendieron desde Iquitos; pero como á pesar de testimonio tan irrecusable y de prueba tan calificada, no falta quien haga dudosa la navegabilidad del Mayro dando preferencia á otras arterias fluviales, posibles que surjan ciertas vacilaciones, á que prestará apoyo, sobre todo, el interes local más ó menos relacionado con la vía que se intente preferir.

El libro de U. esta destinado á disipar esas dudas, y las razones del orden científico y del orden experimental que él atesora son tan convincentes, que ellas me alientan á recomendarlas al juicio público, anhelando solo que sean meditadas con tranquilidad y acojidas sin prevenciones.

En mi concepto, el solo hecho de haber puesto en debate tan trasendental problema importa un clásico servicio prestado á la República, y después del que rindió U. á la misma, demostrando, con peligro de su honra y de su vida la praticabilidad de la navegación á vapor del *Ucayali*, del *Pachitea*, del *Palcazu* hasta el Mayro, ha de sentir la dulce satisfacción que se esperimenta cuando se llena un deber patriotico, preparando á la sombra de él el beneficio de millares de seres.

Ha de querer la Provindencia conservar los días de U. para darle, como recompensa de las vigilias pasadas y de los afanes presentes, la grata consolación de ver unidos estos centros de vida á aquellas silenciosas y despobladas comarcas; y cuando esto se realize, faltará asiento, apesar de la dilatadísima y casi inconmensurable estención de esas feraces tierras, para los mi-
de seres que han de ir en pos de bien estar personal
sas maravillosas zonas donde existe cuanto Dios
ó para felicidad del hombre, y donde una naturaleza
huberante, poderosa y energica, que tanto habla al
na como á los sentidos, solo espera el aliento vivi-
[illegible] del trabajo, para devolver en forma de portento-

sas é incalculables industrias los frutos que hoy se estan perezosamente malogrando.

Permitame concluír haciendo votos por que su abnegado y patriotico trabajo sea estimado en lo que vale, jusgandolo todos con la misma imparcialidad y rectitud de ánimo de su atento amigo, seguro servidor.

LUCIANO B. CISNEROS.

EL MOTIVO DE ESTE LIBRO

El 1.° de Enero de 1867, el estampido de 21 cañonasos, repercutiendose en el espacio, se hizo oír en las selvas virgenes del Mayro: era el saludo al pabellón nacional, que por primera vez se izaba en aquel paraje solitario, por la artillería de tres naves á vapor de la armada fluvial de Loreto que largaban sus anclas en la hermosa ensenada de la confluencia de los ríos Palcazu, Chuchurras, Pozuzo y Mayro; que anunciaban á la Nación, con su presencia en ese lugar, el triunfo alcanzado al haber resuelto practicamente el problema, hasta entonces dudoso, de la navegabilidad á vapor de los ríos *Ucayali*, *Pachitea y Palcazu* hasta el puerto del Mayro, distante sólo nueve leguas de la Colonia del Pozuzo, y treinta de la importante ciudad de Huánuco; dejando así abierta y expedita una vía fluvial para el fácil acceso á las riquísimas zonas del Amazonas.

La noticia de tan halagueño acontecimiento se recibió con general entusiasmo en el país; y en pueblo y ~ bierno, apercibidos de las ventajas que la Nación lría reportar del descubrimiento, se despertó un co- 'n interés. Pero repentinamente variaron las cir- stancias, y por una de esas aberraciones que jamás nos podido esplicarnos, haciendo abandono de esa elemento seguro de prosperidad, tratose de llamar

la atención hacia otras regiones de nuestras montañas, en verdad, igualmente ricas, pero menos favorecidas por la naturaleza, que las comprendidas en la vía del Mayro.

Inútiles han sido los esfuerzos hechos durante treinta años por reemplazar la vía del Mayro con otras vías fluviales que condujeran también á las hoyas del Ucayali y del Amazonas; puesto que hasta ahora no existe ninguna si no en meros proyectos y conjeturas inciertas.

La sorprendente prosperidad que ha llegado á alcanzar el comercio en la explotación de las riquezas de las márgenes de los ríos del Oriente y los sucesos políticos ocurridos últimamente en el Bajo Amazonas, avivando el interés general de la Nación, han hecho comprender la necesidad de hacer pronta y eficaz la acción del Gobierno en aquellas apartadas regiones; lo cual no puede conseguirse sino por medio de una comunicación rápida y fácil con la Capital de la República; debiendo elegirse para ese objeto, la vía que reuna mejores condiciones.

Por la personería que tenemos, por habernos cabido la suerte de presidir la expedición naval que resolvió el problema de la navegabilidad á vapor de los mencionados ríos, y comprendiendo que cumpliríamos también con un deber patriótico, hemos emprendido la tarea de probar que esa vía para la deseada y necesaria comunicación entre la Capital y las regiones del Amazonas, es, hoy por hoy, la del Mayro; y con tal propósito, hemos coleccionado en este opúsculo, las opiniones mas autorizadas sobre la materia, que hay en el país, que juzgan de la cuestión con el mismo criterio que nosotros.

¡Ojalá que este pequeño trabajo, pueda llevar alguna luz, para que se resuelva de una vez, la importante tésis sobre la mejor vía de comunicación!

Lima, Agosto 4 de 1896.

Benito Arana.

De Lima al Amazonas

Hoy que la sorprendente prosperidad, que de algunos años á esta parte ha alcanzado Iquitos, llama por fin, seriamente la atención del Gobierno y cautiva la del público en general, fijándola con creciente interés en la importancia de las regiones amazónicas; las que, á parte de la portentosa feracidad de su suelo, atesoran inagotables riquezas en los múltiples productos naturales de sus bosques y en la abundante y variada pesca de sus ríos, destacándose en el horizonte como la tierra prometida, en donde están el porvenir y positivo engrandecimiento de la nación; es cuestión de la más vital importancia dilucidar y dejar previamente establecido cual sea la ruta que más fácil y rápidamente pueda comunicar la capital con nuestros ríos navegables del Oriente.

Para nosotros, está fuera de toda duda y es indisible, que la única vía que reune las condiciones preas para llenar este fin, es la del Mayro, pasando por abundantes valles de Huánuco y el Pozuzo. Esta inión no descansa simplemente en la autoridad de estra palabra, ni es el fruto de meras conjeturas ó cálculos de probabilidades que, en las más de las

ocasiones, no pasan de ser una ilusión, sino que ella está fundada sólidamente en la experiencia y comprobada por repetidos hechos prácticos de pública notoriedad.

A este propósito, es oportuno reproducir, como lo hacemos en seguida, tomándolo de *El Peruano* del 14 de Marzo de 1867, un importante documento oficial, que viene á confirmar por completo nuestro aserto: es la nota en que el entonces Prefecto de Loreto D. Benito Arana, jefe de la expedición exploradora de los ríos Ucayali, Pachitea, Palcazu y Mayro, dió cuenta al Gobierno del feliz éxito alcanzado por la expedición, que en 1.° de Enero del mismo año arribó al puerto del Mayro con los vapores nacionales *Morona*, *Napo* y *Putumayo*, después de haber infligido el merecido castigo á los feroces salvajes "Cashibos," antropófagos, que habitan las márgenes del Pachitea, quienes pocos meses antes, habían asesinado y devorado á los oficiales marinos Távara y West.

Después de leer este notable documento, ciertamente se siente apenado el espíritu al contemplar la inexplicable incuria con que los gobiernos anteriores han desatendido la ejecución de una vía de tan fácil comunicación con los ríos navegables; pues al haberse puesto expedita, hace tiempo que el país estaría palpando y disfrutando de los grandes y provechosos resultados que está llamada á producir.

Más bien, hemos visto en estos últimos tiempos, que algunas personas y aun sociedades, seducidas por el adelanto que también han alcanzado, en su esfera, los agricultores que cultivan las fértiles montañas de Chanchamayo, se han agitado y hecho esfuerzos de todo género para abrirse paso á los ríos navegables del Amazonas, con el objeto de hacer por ellos la exportación de sus productos, eligiendo para ese fin, los unos la vía del Perené, otros la del Pichis y algunos la de Huancabamba. Mas todas esas tentativas han tropezado con los inconvenientes casi insuperables que presenta la naturaleza en los multiplicados accidentes topográficos del terreno en aquellas regiones. En nuestro concepto, la labor importante que hay que ejecutar para dar mayor ensanche y completar el desarrollo de

las riquezas de aquella zona igualmente privilegiada, es de otro género: ella consiste en ligarla más inmediatamente, por medio de buenos caminos y si es posible aun por vías ferreas, con los demás centros populosos de la parte occidental del departamento de Junín y con la costa del Pacífico, que es por donde naturalmente deben dar salida á sus productos, en vez de pensar en la utopía de hacerlo por el Amazonas, del cual los separa además una inmensa distancia. Fuera de esto, aun en el supuesto de que vencidos los anotados obstáculos pueda franquearse el paso á los expresados afluentes, la navegación por ellos es impracticable, como se comprobó por el resultado negativo que la comisión hidrográfica, presidida por el Sr. Tucker, obtuvo en las exploraciones que con el vapor *Tambo*, mandado construír expresamente para ese fin, hizo sucesivamente de los ríos Pichis y Tambo; así como de la que, con idéntico mal resultado, ejecutaron posteriormente, bajo los auspicios del gobierno del Sr. Pardo, el ingeniero D. Arturo Wetheman y el intrépido y ya célebre é infatigable explorador de nuestras montañas, sargento mayor D. Juan Manuel Tirado, quienes, partiendo de Chanchamayo, penetraron al Perené (que sólo es afluente del Tambo), descendieron por sus aguas en balsas que se volcaron varias veces, y hostilizados tenazmente por las flechas de los indómitos salvajes que moran en las riberas, corrieron infinitos peligros, de los que milagrosamente salvaron sus vidas.

En cuanto al Huancabamba, tan accidentado en su curso como deficiente en el caudal de sus aguas, es por demás sabido que ni en balsas podria navegarse.

Mientras que la vía del Mayro, cuya viabilidad á los ríos navegables está demostrada prácticamente, lejos de presentar ninguno de estos inconvenientes, ofrece cuantas facilidades puedan apetecerse para la cución de la obra, en los abundantes recursos que tienen las adelantadas poblaciones situadas en el yecto desde el Cerro de Pasco hasta el Pozuzo, cus habitantes, poseídos ya de gran entusiasmo por la presa, cooperarían á ella gustosos y hasta por su mio interés, por cuantos medios les fuera posible.

Merece también tomarse en consideración á este propósito, la circunstancia muy favorable, de que al presente, la apertura de la vía de que nos ocupamos, es mucho más hacedera de lo que lo fuera el año 67, porque entonces no existía el ferrocarril que hoy llega ya hasta la Oroya, que no tardará en prolongarse al Cerro de Pasco y acaso hasta Huánuco. De allí al Pozuzo hay el magnífico camino que construyó el obrero huanuqueño Sr. Antonio San Miguel de grata y feliz recordación; y aunque nos informan que en la actualidad ese camino se encuentra obstruído en algunos parajes, á consecuencia de los derrumbes que son frecuentes en las montañas, esos desperfectos son de fácil reparación; siendo también susceptible de ser rectificado, siempre que pueda trazarse técnicamente otra ruta mejor y más corta; como que ahora mismo están empeñados en ello con ardoroso entusiasmo, muchos jóvenes progresistas de Huánuco y de Ambo.

Una vez logrado este primordial objeto, esto es, la reconstrucción ó reedificación del camino al Pozuzo, sólo restaría convertir en un buen camino de herradura el corto trecho de ocho ó nueve leguas que mide la senda por donde actualmente se hace el tráfico entre la colonia del Pozuzo y el puerto del Mayro.

Ya sabemos que desde el Mayro, la deliciosa y risueña navegación fluvial se hace á vapor, sin tropiezo alguno, hasta la desembocadura del majestuoso Amazonas en el Atlántico.

Creemos que lo expuesto hasta aquí, basta para poner de manifiesto y llevar el convencimiento al ánimo de todos los que, ajenos á los sentimientos de mezquina emulación ó de egoísmo, que sólo tengan en mira los verdaderos intereses de la nación, que lo único práctico y hacedero, para obtener la fácil y pronta comunicación de la capital con los ríos navegables del Amazonas, es impulsar la apertura del camino al Mayro; y conviene por tanto y se impone de una manera clamorosa, la necesidad de que, prescindiendo por ahora y dejando para tiempos más remotos los ilusorios proyectos de otras vías, el esfuerzo común se consagre á que sin pérdida de tiempo, se ponga manos á la obra, á fin de que el país pueda reportar cuanto antes los in-

calculables beneficios con que nos brinda la opulenta región amazónica.

Nos ha movido á trazar ligeramente estos apuntes, el saber que se encontraba en esta capital el coronel don Emilio Vizcarra, último Prefecto de Loreto, quien, nos aseguran, ha venido con el laudable propósito de solicitar del Supremo Gobierno las franquicias necesarias para establecer, *á su costa*, la navegación á vapor en aquellos ríos y fundar en sus márgenes establecimientos para colonizarlos; pues cuenta con los recursos necesarios para llevar á cabo la empresa.

No nos sorprende el patriótico anhelo del coronel Vizcarra, porque conocemos de antemano su entusiasta decisión por el progreso de las comarcas amazónicas, en donde ha pasado gran parte de su vida y conoce por tanto, como pocos, la verdadera importancia de ellas y lo que conviene hacer acerca del mejor modo de aprovechar de las riquezas que encierran.

Este caballero, fué también uno de los de la mencionada expedición del 67; vino en la guarnición militar de uno de los vapores; era entonces muy joven, casi un niño; tenía una clase subalterna en el ejército, y acaso debido á esta circunstancia, porque tal es la ingrata condición humana, apenas si se hace mención de su nombre entre los expedicionarios, no obstante de ser notorio para todos sus compañeros que fué uno de los que más se distinguieron por su entusiasmo, actividad y audacia en los diversos incidentes ocurridos en la expedición. Nada menos que en la excursión que se hizo en pos de los antropófagos "Cashibos," debido á él pudo dárseles caza; porque después de haber andado inútilmente toda una noche y medio día del siguiente en demanda de ellos, habíase ya resuelto que regresara la expedición á la orilla del río, y mientras se daba descanso á la gente que estaba muy fatigada, Vizcarra, cediendo á un arranque de su carácter impetuoso y audaz, acompañado de sólo un indio, avanzó en la exploración del bosque, volviendo al poco rato con la noticia de estar próxima la residencia de los salvajes. Fué entonces que pudo emprenderse sobre ellos.

No fué menos diligente y solícito en el desempeño

de la importantísima comisión que se le dió, luego que los vapores arribaron al Mayro, de ir al Pozuzo y hasta Huánuco, en busca de víveres y otros elementos que faltaban á bordo; regresando en pocos días, con general asombro, conduciendo los víveres que salvaron á las tripulaciones de los vapores, que materialmente desfallecían ya de hambre. Años después, ya con el alto grado militar que tiene, fué nombrado por el gobierno del general Morales Bermúdez para mandar la fuerza de policía de Iquitos, hacia donde emprendió su marcha de esta capital con veinte personas más por la ruta del Mayro. Allí construyeron una buena balsa, que en pocas horas los condujo al caudaloso Ucayali, de donde fácilmente se trasladaron á Iquitos.

A consecuencia de los últimos sucesos políticos, cúpole desempeñar la Prefectura de Loreto durante muchos meses, desde la inauguración del actual Gobierno hasta que fué nombrado el que lo ha reemplazado en el puesto.

Ultimamente, emprendió su viaje de Iquitos en una lancha á vapor, navegando los ya citados ríos Ucayali, Pachitea y Palcazu, hasta el puerto del Mayro, á donde llegó sin novedad. De allí, atravesando por Huánuco y el Cerro de Pasco, ha venido á esta capital.

Conocido ya el patriótico objeto que lo ha traído, toca al actual Supremo Gobierno, que viene distinguiéndose, nos complacemos en reconocerlo, por su decisión para proteger todas las empresas que se relacionan con el progreso de nuestras montañas, prestar preferente atención al interesante proyecto del Sr. Vizcarra, á quien podemos asegurar, además, que en su plausible empeño podrá contar con la cooperación y apoyo de todos los hombres pensadores y patriotas que sinceramente se interesen por el bienestar y positiva prosperidad de la nación.

He aquí la nota del Prefecto Arana á que nos hemos referido en este suelto:

EXPLORACIÓN DE LOS RIOS UCAYALI, PACHITEA Y PALCAZU

Prefecto del Departamento de Loreto y jefe de la expedición exploradora de los ríos Ucayali, Pachitea y Palcazu.

Lima, Marzo 11 de 1867.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina.

S. M.

No obstante de que con fecha 1.° de Enero pasado tuve la honra de participar á U. S. desde el puerto *General Prado,* situado en el río Mayro, mi arribo á ese lugar, después de 50 días de navegación, emprendida desde el apostadero de Iquitos y la confluencia del Ucayali con el río Amazonas, cábeme ahora la doble satisfacción de adjuntar á U. S. el diario de esa serie de tiempo empleado en dar cima á esta expedición.

Al formularlo, desnudo de todo otro relato que no se refiera meramente á los accidentes que ha ofrecido la navegación, me ha asistido el propósito de consignar separadamente un documento especial que pueda dar una idea de la naturaleza y condiciones de los ríos que conducen al punto indicado; de los recursos con que puede contarse en todo su trayecto, trazar la ruta que debe seguirse al través de dichos ríos, que si bien no eran desconocidos por los pocos que los habian visitado en pequeñas embarcaciones, en ligeras canoas de un palmo de calado, sin apreciar su profundidad iada, su corriente ni otras circunstancias, ofrecían uda sobre si admitirían ó nó buques de proporcio- adecuadas para hacer provechosa la navegación. á pues demostrado que pueden penetrar en ellos barcaciones de 500 y más toneladas, siempre que icipen de una construcción adecuada.

Guiado de este propósito, he sido prolijo en referirme á cuanto me ha parecido conducente á dar á conocer su rapidez, su fondo, la anchura de sus diversos canales y los incidentes que la adquisición del combustible y de los víveres necesarios hubo de ocasionarnos durante la travesía, que se prolongó hasta cincuenta días, ya por el tiempo que fué menester emplear en estos exámenes, ya por las precauciones que la prudencia aconsejaba adoptar en ríos inexplorados por embarcaciones mayores y á vapor, como porque se emprendió sobre los salvajes que habían devorado á los jóvenes marinos Távara y West; acto que creí tanto más necesario cuanto que la impunidad de este hecho podía alentar á estos indómitos y feroces antropófagos á repetirlo con cuantos se aventurasen á atravesar por los lugares que habitan, arredrando á los pasajeros, difundiendo el terror en ellos, imposibilitando el tráfico y aun infundiendo iguales tendencias en las otras tribus que pueblan las márgenes de los ríos Ucayali, Pachitea y el Mayro, y que aun cuando participan de una índole menos feroz y hasta amigable, podían seguir el ejemplo de los otros, pues tal es el instinto del salvaje.

Pero el tiempo natural que puede emplearse en este viaje, una vez establecida la navegación á vapor, es de diez días de ida y seis de regreso. Por manera que del Mayro hasta el Atlántico se llegaría en doce días, tocando en todos los puertos de escala, tanto brasileros como del Perú.

Habiendo escluido del diario que adjunto cuanto pudiera ser ajeno de la mera descripción de los ríos; réstame llamar la atención de US. sobre los demás objetos relacionados con la exploración y la nueva vía fluvial que se ha abierto al comercio y á la industria, poniendo á la República en contacto por ese lado con los mercados de Europa y ligando la región Amazónica con el importante departamento de Junín.

Antes de ocuparme de algunos objetos de un orden secundario, aunque no indiferentes, conexionados con la expedición, debo manifestar á US. que, para que los resultados de ésta puedan corresponder á los propósitos del Supremo Gobierno y alcanzar todo el

desarrollo y la latitud posibles, considero de indispensable necesidad: 1.° que una comisión científica y competente practique en la estación del verano, por los meses de Junio á Agosto, un reconocimiento hidrográfico de los ríos, que, como acabo de expresarlo, he examinado de una manera práctica solamente y en la estación del invierno; determine geográficamente los puntos precisos de esos lugares y haga otros estudios y apreciaciones que puedan darlos á conocer mejor, á fin de que sus multiplicados productos naturales en los tres reinos, puedan ser explotados con utilidad y ventaja; 2.° que la construcción de los vapores destinados á surcar esas aguas, participen de las condiciones adecuadas á su objeto, y de que carecen, tanto el Morona, que cala de 7 á 8 piés, y que tiene demasiada longitud, como el "Napo" y el "Putumayo", que son sumamente angostos, de construcción débil y sin el poder necesario en sus máquinas, que sólo tienen la fuerza de 25 caballos. Los vapores que han de destinarse á la navegación del Pachitea y el Palcazu, deben ser bastante chatos, calar solamente tres piés, tener á lo sumo cien piés de longitud y la fuerza de cien caballos, para que puedan vencer la corriente de 5 y 6 millas que tienen en su mayor parte esos ríos, y evitar las frecuentes varadas á que un buque de mayor calado está expuesto; y 3.° proceder con toda la actividad precisa á la conclusión del camino que debe comunicar el Pozuzo con el Mayro. En la actualidad, están interceptados todavía estos puntos por un bosque de diez leguas, por lo menos, que he atravesado penosamente, salvando los accidentes que, como en todo lugar montañoso, se presentan á cada instante; pero que una vez despejado el bosque, nivelado el terreno y desecados los pantanos que interrumpen el tránsito, se convierten esos mismos lugares que parecen inaccesibles, en excelentes vías de herradura y aun en caminos carreteros, abajándose con esmero é inteligencia.

Logrados estos tres objetos, esto es, reconocidos ríos por una comisión científica, construídos los va- es con las condiciones que les son necesarias—y erto el camino de que acabo de ocuparme, el pro- so y el desenvolvimiento del comercio y de la in-

dustria que se relacionen con la navegación del Mayro, no tendrán límites; y tanto el departamento de Junín, como la provincia de Huánuco, serán antes de mucho, el emporio de las negociaciones, del tráfico y de todos los medios de adquisición que rindan las fértiles y amenas regiones comprendidas desde el Pozuzo hasta la boca del Ucayali, porque encontrándose la ciudad de Huánuco á treinta léguas solamente de distancia del último puerto, estando además en posesión de un excelente camino que lo comunica con el Pozuzo, de que me ocuparé en otro lugar, y distando tan solo dos días de camino del Cerro de Pasco, población de gran consumo, que se alimenta tan solo de los productos de los valles que conducen á Huánuco; tendrán los agricultores que exploten las inmensas llanuras del Mayro, un mercado seguro donde expender sus productos con estimación, pudiendo aún conducirlos con provecho á los demás puntos del departamento de Junín y hasta esta capital, donde ahora mismo se expende con ventaja el excelente café cultivado por la colonia del Pozuzo, cuyo estado naciente y otras fatales circunstancias que han retardado su prosperidad y desenvolvimiento, no les permiten dar mayor ensanche al cultivo á que están dedicados: esto es, refiriéndonos al consumo interior, independiente de la exportación que en grande escala se podrá hacer de muchos productos, á los mercados del Brasil y del continente europeo.

Logrados estos tres objetos sobre que no puedo prescindir de llamar la atención de US. aún cuando reitere la idea y me repita, restaría tan solo, convertir en carretero el buen camino de herradura que comunica el Cerro de Pasco con Huánuco, por la vía de Huariaca. Mi decisión por el adelanto del país, la convicción que me asiste acerca del porvenir cifrado en la navegación del Mayro, me hacen rogar á US. se digne fijar su consideración y llamar la de S. E. acerc de los objetos de que acabo de ocuparme.

No faltan quienes opinen que abandonándose est vía conocida y cómoda, se adopte para la comunica ción del Cerro de Pasco con el Mayro, la de Huanca bamba, eludiendo, sin consultar ventaja alguna perce

tible, el paso por el abundante valle de Ambo que, partiendo de una legua del Cerro llega á Huánuco, y continúa su curso hasta formar el río Huallaga, dejando en su tránsito multitud de poblaciones civilizadas abundantes de recursos, y separadas unas de otras por pequeñas distancias, como son: la Quinua, á dos leguas del Cerro, Cajamarquilla á tres; Huariaca á siete, Ambo y San Rafael á doce, y siete de Huánuco; lugares todos, que alcanzan ya alguna civilización, proverbialmente hospitalarios y provistos, no solo de recursos alimenticios sino de arriería y abundante asémila para el trasporte de los productos y poder prestar toda clase de auxilios á los transeuntes; mientras que el camino que se idea por Huancabanba á más de las ingentes sumas que demandaría su apertura al través de un inmenso despoblado, y de elevadas cordilleras abruptas, desoladas y de fríjida temperatura, antes de descender á la planicie de los ríos; no podría contener recursos bastantes para un tráfico cual está llamado á haber entre el Mayro y el departamento de Junín, una vez establecida la navegación por este río. No sería, pues, prudente abandonar el cómodo camino de la quebrada de Ambo y renunciar á los recursos de todo género de facilidades que este ofrece para emprender el gigantesco trabajo de abrirse paso por el despoblado que media ente el Cerro y Huamcabamba, insumiéndose en esta ímproba y estéril empresa la ingente suma que demandaría su realización, cuando á poca costa puede convertirse en un camino carretero y hasta de rieles, el ancho, cómodo y provisto de recursos que hoy comunica á Huánuco con el Cerro; continuando hasta el Pozuzo, y pasando hasta llegar á esta Colonia por los no menos abundantes lugares, como son Panao, Chaclla, Muña, Santa María del Valle y multitud de caseríos.

Justamente, el mayor y principal embarazo que ofrecen las empresas relacionadas con nuestras montañas, consiste en la falta de auxilios inmediatos á los lugares del acceso, por razón de las distancias en que generalmente se hallan del centro de las montañas las poblaciones civilizadas, desde donde no es fácil proveer de recursos á los obreros empleados en el trabajo,

ni verificar la traslación de los demás útiles necesarios, siendo esta la causa á que se debe el que casi todas las empresas acometidas sobre las montañas, hayan fracazado, particularmente las de aperturas de caminos, sin los cuales tampoco es posible realizar nada en ellas, ni explotarlas de manera alguna. El camino por Huánuco ofrece, pues, la singular ventaja de estar sembrado hasta el mismo Pozuzo, de hermosas poblaciones civilizadas, decididas á cooperar y prestar apoyo á todo trabajo que conduzca á comunicar con los ríos navegables tributarios del Amazonas. No de otro modo, se hubiera podido abrir, al través de fragosas montañas, las 22 leguas del excelente y cómodo camino que une á Huánuco con la Colonia del Pozuzo. Para la apertura de la vía por Huancabamba, falta pues, hasta este esencial recurso. Sin brazos inmediatos, ni víveres en abundancia para acudir á los trabajadores es, si no imposible, sumamente difícil, hacer caminos en la montaña. Para las 8 ó 10 leguas que hay que abrir del Pozuzo al Mayro, abundan brazos, víveres y toda cooperación de parte de los entusiastas vecinos de Huánuco, Panao y demás pueblos ya mencionados, cercanos á la Colonia; y por consiguiente, este pequeño trabajo que resta para comunicar el Amazonas con esta parte de la República, y abrir la era de su engrandecimiento, puede realizarse en todo el presente año, mediante la protección del Supremo Gobierno, tan decidido á protejer las empresas útiles y positivas, como la de que me ocupo. Me he contraído hasta aquí á los puntos más importantes relacionados con la expedición, y que consisten: *en el reconocimiento hidrográfico que debe practicarse de los rios y demás estudios científicos que conviene emprenderse á cerca de esos lugares;*

Adaptación de los vapores destinados á navegar en ellos;

Apertura del camino del Pozuzo al puerto "General Prado" y

Mejoramienio del que conduce del Cerro á Huanuco, por el más conveniente.

Séame ahora permitido, ocuparme por su orden, de los demás objetos sobre los cuales creo no menos importante, llamar la atención del Supremo Gobierno.

Advertirá US., por la lectura del diario que adjunto, las interrupciones frecuentes que experimentaron en su marcha los vapores, y la intercadencia de su velocidad. Esta falta ha dependido, en su mayor parte, de la mala calidad de la leña, comunmente verde y sin la fuerza necesaria para fomentar el vapor. Tal vez esta misma circunstancia, mientras se estableciesen en las márgenes de los ríos del tránsito, suficientes puertos para preparar anticipadamente la leña seca y de buena madera, sería un motivo que contribuyera á hacer lenta la travesía. Pero, como si la Providencia quisiera favorecer la expedición, y hubiera fijado ya la época en que debía abrirse á la civilización y en provecho de la humanidad, esas vírgenes regiones, cubiertas de una expléndida y variada vejetación de colosales proporciones, y pobladas desde la creación, por fieras y animales de especies raras; ha puesto en nuestras manos uno de los esenciales elementos que demanda la navegación á vapor, EL CARBÓN DE PIEDRA. En efecto, antes de partir del apostadero de Iquitos, tuve ocasión de imponerme que en ese mismo lugar, se advertía un inmenso venero de este combustible. Hice tomar algunos trozos, que conduje hasta esta capital, y del reconocimiento practicado por el naturalista señor Raimondi, resulta ser de excelente calidad. De manera que, no sólo ha desaparecido el inconveniente que ofreciera á la rápida navegación á vapor, el uso de la leña, sino que el carbón descubierto en Iquitos, constituirá un valioso artículo de exportación, desde que el Brasil carece de él y habrá de preferirlo á la leña que consumen los hermosos vapores que tiene destinados á la navegación del Amazonas; y nuestras factorías de Iquitos mejorarán de condición, haciendo uso de él, con notable economía para el Estado.

También ha tenido parte en la demora de la expe-ción, la mala calidad de los vapores *Napo* y *Putuma-* que se descomponían con frecuencia, y casi sin ciente causa, por efecto de su construcción débil y delicada, que los hace inaparentes para navegar ninguno de los ríos del Amazonas, y muy especial-te en las aguas del Pachitea y el Palcazu, que tie-

nen mayor corriente. Si la casualidad y casi una inspiración, no me hubiese determinado á disponer que el *Morona* acompañase á la expedición, por lo menos hasta la unión del Pachitea con el Ucayali, y siguiese de allí, por permitirlo el abundante caudal de aguas que, contra todas mis presunciones, contenía el primero, es indudable que la expedición se hubiese malogrado, porque, á más de las contínuas descomposturas de los pequeños vapores, como sean tan estrechos que no tienen la suficiente capacidad para contener su combustible, ni víveres en alguna cantidad, fué menester que el *Morona*, surtido de todos los útiles y brazos necesarios, les prestase continuos auxilios para reparar sus averias, y proveerles del combustible que se les agotaba frecuentemente. Son además, en extremo largos, defecto de que también adolecen el *Morona* y el *Pastaza*, siendo por esta causa, inaparentes para viajar en ríos sinuosos y angostos, como son ya el Pachitea y el Palcazu, serpenteados de tal manera y á espacios tan próximos, que el vapor, cuya longitud es mayor que la anchura del río, se atraviesa con frecuencia en los ángulos estrechos que éste va trazandoen su curso. Debería pues, enagenarse el Gobierno de los vaporcitos *Putumayo* y *Napo*, que para ningún objeto útil son aparentes, si no es para navegar en pequeños lagos y dedicados puramente á usos de recreo.

Como muy someramente lo refiero en el diario, he tenido ocasión de cerciorarme personalmente, que cuanto se ha expuesto en una comunicación oficial que he visto impresa y en versiones que se han derivado de ella, respecto á los RR. PP. misioneros del Ucayali, situados en Cayaria, y muy especialmente con relación al Padre Fr. Vicente Calvo, carece de verdad; y es una impostura, tanto más gratuita y repugnante, cuanto que, lejos de merecer el menor reproche la conducta de estos misioneros, es digna de toda recomendación, por el celo, el desinterés, la solicitud cristiana y la abnegación con que cumplen y atienden á todos los deberes que su penoso ministerio les impone. En o sequio á la verdad y á la justicia que debe otorgarse que la tenga, quien quiera que sea, no creo ajeno d ésta comunicación exponer, con la imparcialidad prop

de un funcionario desapasionado y recto, lo que sobre este particular ocurre, y aseverar, por serme constante el hecho, que el capitán Vargas, que de buena fe dirigiera el oficio á que acabo de referirme, ha sido sorprendido y engañado por personas prevenidas contra los Padres Misioneros, é interesadas en su desprestigio, por que de alguna manera impedían éstos, las ruínes expoliaciones de todo género y el inícuo y criminal tráfico que aquellos han ejercido sobre los infelices moradores de Sara-yacu y de todas las comarca situadas en el Ucayali, arrebatándoles, con violencia, á sus hijos para llevarlos á Nauta, Iquitos, etc., y venderlos con destino al Brasil; infundiendo con este hecho bárbaro y atroz, en el ánimo de los indios conversos que están bajo el pastorado de los padres misioneros, el odio y la desconfianza más acervos, y por otro lado fundados, respecto de los que ellos llaman los *cristianos ó blancos.*

Ha sido el colmo de la malevolencia, haber hecho creer al capitán Vargas, oficial honrado y digno, por otra parte, á pesar de la ligereza en que ha incurido, que los Padres hubieran instigado á los indios *Cashibos*, con quienes ni ellos ni los indios de Sara-yacu, tienenel menor contacto, á cometer el hecho de que fueron víctimas los malogrados oficiales Távara y West. Los *Cashibos* son enemigos de todas las tribus que pueblan esa región; todas los odian, los temen con pavor y desean su exterminio. Viven además á una gran distancia de las otras tribus, que jamás se aproximan á ellos. Su propio nombre está revelando la condición feróz y aterrante de que participan; porque *Cashi* significa murciélago, animal carnívoro y de enorme tamaño que abunda en esa parte de la montaña, y *bó*, quiere decir semejante—así es que el todo denota, bebedor de sangre como el *vampiro*, título que ellos no desmienten, porque es tal su voracidad, que aun entre

lismo, se inmolan para devorarse. Mal podían pues, supuestos agentes de los Padres, ni nadie, acercarse tos *antropófagos*, para prevenirlos contra los excionarios.

Para evitar que en lo sucesivo se ejerzan con los os de Sara-yacu, Cayería, etc., las depredaciones

de que han sido víctimas, por parte de los que llevaban la avidez de explotarlos hasta arrebatarles á sus hijos, he dictado las medidas más enérgicas y eficaces; y estoy seguro de que no se repetirán estos abominables hechos.

Se opina con alguna variedad acerca de las ventajas y conveniencias que se reportarían de nuestras montañas. No faltan algunos espíritus perezosos que nada se prometen de ellas, fijándose en inconvenientes de poca significación, y apoyándose en las falsas ideas que se tienen acerca de su clima, de los animales nocivos de que se cree estar cubierta la superficie; del trabajo que demandarían la apertura de la tierra y demás operaciones del cultivo; y por cumplemento de su pesimismo, de las dificultades con que se imaginan tropezaría el expendio de los productos. Es menester no haber penetrado en las montañas, no conocerlas, no haberse extasiado ante su naturaleza exuberante, prolífica, gigantezca y maravillosa, síntesis de la creación. Es necesario ignorar toda la riqueza que contienen; la variada producción de que están vestidas; la feracidad de su suelo; la bondad de su temperatura, su clima saludable y cuantos dones puede brindar el suelo más privilegiado por el Creador, de que participan esas regiones, y particularmente aquellas que van alejándose del Ecuador. En efecto, á medida que se viene avanzando hacia el sur, se va elevando el terreno, desapareciendo los lugares inundadisos, disminuyendo los insectos y modificándose todas las condiciones de su habitabilidad. De suerte que la región inmediata al Pozuzo, y donde está situado el puerto "General Prado", en el último punto hasta donde únicamente puede navegarse, sin que sea posible avanzar más adelante ni aún en pequeñas canoas, ofrece una gran extensión territorial donde pueden establecerse hermosas poblaciones y fundos rústicos de inestimable valor.

Con especialidad la inmensa ensenada del Mayro, formada de una llanura perfecta, cuya extensión no puede bajar de 50 á 60 leguas cuadradas, participa de todas las condiciones adecuadas á la morada del hombre; temperatura, clima saludable, fertilidad, abundante é inagotable pesca, variada y no menos

abundante caza; risueña y gratísima perspectiva, pintorezca, bella como un panorama ideal. ¿Qué más puede apetecerse que todas estas condiciones y el fácil acceso á este lugar paradisiaco é inmediato á dos seguros mercados de consumo al Sur y Norte, como son el Departamento de Junín y el apostadero de Iquitos, que hoy se surte del Brasil de cuanto necesita para la subsistencia de sus habitantes á un precio fabuloso? Ahora mismo, ¿no se consume con ventaja en Lima el tabaco y el café, producido por los laboriosos é infatigables colonos del Pozuzo? ¿Qué empresa agrícola, y quién que se dedicara al cultivo de estos privilegiados terrenos, no reportaría, antes de mucho centuplicadamente el fruto de su trabajo? La caña, el café, el algodón y el tabaco, se producen á los 8 ó 10 meses de sembrados; los granos dan tres abundantes cosechas por año, sin que los frutos estén expuestos á malograrse, con la influencia de los fenómenos atmosféricos, como acontece con frecuencia en otras regiones menos favorecidas; sin que el riego artificial sea necesario; sin los penosos procedimientos geopónicos que los terrenos infecundos requieran para completar su acción. Bastaría para alcanzar todos estos resultados, si después de comunicado el Pozuzo con el Mayro, se estableciera en el puerto, una colonia, fuese de nacionalidad extranjera ó de los hijos del país, que quisieran radicarse en ese lugar y procurarse un porvenir lisonjero. Esa colonia serviría de apoyo y base para la formación de otras poblaciones que se irían prolongando en toda la extensión de los ríos, hasta unirse con las que indudablemente vendrían del Norte.

No sería el cultivo de la tierra tampoco, el único aliciente para las familias que fueran á avecindarse en aquellas ricas florestas, herméticamente cubiertas, así de corpulentos y variados árboles seculares, como de mil plantas de prodigiosas propiedades, útiles para las
s, para la industria y la medicina, y que podrían
otros tantos ramos de explotación para aquellos
desdeñando la agricultura, se dedicaran á colec-
s. Allí se encuentra el cedro finísimo de colosal
tura, inmenso, magestuoso; el copaiba, henchido
bálsamo; el alfaro incorruptible, que da el aceite

llamado de María; el *quillosisa*, de que se extrae el bálsamo peruano ó *tolú*, que cura las úlceras crónicas; el *cocobolo* y el *rupiña*, de férrea solidez; la caoba; el *tahuari*, ductible, hermoso y que da el papel vegetal; la *muena*, de que en el Brasil se han construído hermosas fragatas; toda clase, en fin, de maderas preciosas de construcción y de ebanistería; el lacre de diversas clases, la yesca y la seda vegetales, y mil especies de palmeras vistosas de exquisitos frutos y de cuyos filamentos se hace la pita más resistente y varios tejidos de eterna duración.

Entre las *horchideas* se encuentra la vainilla de diversas calidades y en abundancia; el *huaco* y otros varios trepadores, de propiedades medicinales de suma energía, reactivos y aun venenosos. Existe el jebe, la cascarilla, la zarzaparrilla, la zimarruba, la paja de bombonaje, todo en abundancia incalculable;—y para no hacer la nomenclatura de estos productos, cuanto en este orden puede utilizar el hombre y existe de raro en el reino vegetal. Yo he sido portador de un líquido inflamable, semejante al kerosene, y que es la resina de un árbol llamado *moyna*, que abunda demasiado en aquellos bosques, y da una luz pura, fulgente é inextinguible. Este solo artículo, propio para el alumbrado y que se halla al alcance del más negligente, podría constituír un ramo de explotación provechosa.

Y toda esta riqueza, á tres días de camino de una población civilizada como Huánuco, de una serie de otras tantas, que tocando en el opulento Cerro de Pasco, se prolongan hasta esta capital, á siete días de marcha de aquellos depósitos con que la naturaleza nos brinda.

Es necesario, pues, emprender, es necesario superar las dificultades que pueden oponerse á la realización del gran objeto en pos del cual nos hemos colocado ya.

La experiencia que he podido adquirir en la dilatada mansión que en dos ocasiones me ha cabido hacer en el Departamento de Loreto, acerca de los asuntos concernientes á esos países, sus recursos, su modo de ser bajo muchos respectos, etc., me autoriza para permitirme la emisión de algunas indicaciones relativas

en particular á la emigración, á sus inconvenientes y ventajas y á la manera de realizarla con buen éxito.

Cualquiera que sea el número de familias de que conste la emigración hacia el Mayro, debe prepararse de antemano, en el lugar designado para su establecimiento, la cantidad de víveres suficientes para alimentarla durante un año, y suministrárseles las herramientas necesarias, así como las semillas que deben sembrarse, á medida que se vaya rozando el terreno que se señale á cada familia ó individuo y construyendo las habitaciones. La administración y reparto de los víveres, el régimen de policía y el sistema del trabajo á que ha de sujetarse la colonia por cierto tiempo, deben estar reglamentados convenientemente; no es posible de otra manera implantar en la montaña una colonia sin el riesgo de que se disperse, como sucedió con la que en el año 1854 se mandó á Loreto, entregada á su propia suerte, ó exponerla á sufrir los rigores de la escasez. La penuria mayor que ofrecen los lugares de montaña que se ocupan por primera vez, consiste en la falta de comestibles. Para auxiliar la población que conviene establecer en el Mayro, existen felizmente muy cercanos á este lugar, los vastos recursos que Panao y el Pozuzo pueden suministrar. Los mismos vapores construídos para el Pachitea y el Palcazu, conducirían las herramientas y otros útiles necesarios para la empresa, así como algunos indígenas del Huallaga, Catalina y pueblos del Ucayali para la construcción anticipada de los ramadones que han de servir de alojamiento provisional á las familias emigrantes, mientras levanten sus habitaciones especiales. Con tales medidas, es imposible que dentro de un par de años, no se vea una hermosa población, cuando menos como la del Pozuzo, campos cultivados y un comercio más que mediano, en el silencioso paraje que ha sido saludado por los vapores, precursores de la civilización el progreso.

Ya que reiteradas veces he hecho mención incidentalmente de la floreciente colonia del Pozuzo, que visitado á mi tránsito, completaré las noticias que bo suministrar al Supremo Gobierno acerca de este ablecimiento, fundado bajo tan malos auspicios,

con tan poca previsión y escasez de las medidas apropiadas al objeto; que ha sufrido inmensamente, que ha estado á punto de fracasar muchas veces y que admira su actual estado, debido sólo á la constancia, al espíritu varonil, emprendedor y resignado; á esa laboriosidad infatigable, sufrida, inteligente, tenaz, que distinguen á la raza de que se compone.

Consta en la actualidad de 80 á 100 familias, en su mayor parte alemanes, que forman de 400 á 500 habitantes. Poseen de 80 á 90 casas cómodas, situadas en las riberas del Pozuzo y del Huancabamba, de forma pintoresca, sumamente aseadas y provistas de un confortable menaje, signo de la civilización, de moralidad y de orden doméstico. Cultivan en una gran extensión de terreno, el café y el tabaco que se consumen en Huánuco y el Cerro, y alcanzan hasta esta capital; el arroz, de excelente calidad, que tiene un gran expendio en los dos primeros lugares y otros puntos del Departamento de Junín; la caña, el maíz, la yuca, el plátano de excelente calidad, y toda clase de legumbres que envían hasta el Cerro; mantienen numerosas crías perfectamente conservadas de ganado vacuno que les rinde bastante utilidad en la mantequilla y los quesos que preparan con toda propiedad; de cerdos que convierten en jamones que venden con estimación; de gallinas, liebres y otros animales de que sacan gran provecho; benefician bien el tabaco y labran los cigarrillos con tal perfección que no se diferencian de los que vienen de Alemania. Vive, pues, feliz la colonia, cuyas costumbres, laboriosidad y buena moral nada dejan que desear. Todo este adelanto data desde la apertura del camino que comunica la colonia con Huánuco. ¿Por qué no alcanzaría igual grado de comodidad y bienestar cualquiera otra que se establezca en esos lugares de promisión con las ventajas que no tuvo aquélla?

Supongo que á la fecha hayan llegado á Iquitos los vapores de la expedición, que emprendieron su vuelta sin novedad alguna el 6 de Febrero pasado, provistos de los víveres necesarios, que pude conseguir con inmensas fatigas y venciendo bastantes dificultades debidas á la falta aun del camino, cuya apertura

esencial y urgente necesidad, he indicado en este oficio, y de la escasez de conductores para trasportarlos al puerto.

Tambien adjunto á U. S. el plano que representa el curso de los ríos Palcazu y Pachitea hasta la confluencia de este último con el Ucayali, que el Sr. Raimondi ha tenido la fineza de coordinar, por los datos y bosquejos que le he presentado, trazados sin la ayuda de la ciencia y por mera práctica, por los oficiales de la expedición y la ayuda del R. P. Fr. Vicente Calvo, que nos ha suministrado el nombre de cada uno de los afluentes, de los parajes, islas y demás accidentes que los constituyen.

Sin tiempo para determinar los puntos geográficamente, privados hasta de los instrumentos más precisos para esta operación, nos hemos limitado á trazar únicamente la fisonomía de los ríos y el curso respectivo de cada cual. Más tarde puede rectificarse cualquier error que contenga el plano, sometiéndolo á la escala de la longitud y latitud que ocupan los lugares por donde cursan los ríos trazados en este bosquejo.

Notará U. S. que en todo el cuerpo de este oficio, sólo me he concretado á los objetos relacionados con la expedición y á los ríos Palcazu, Pachitea, etc., visitados por primera vez por embarcaciones á vapor y cuyas condiciones de navegación se ignoraban y aun se ponían en duda, como una utopia irrealizable. He creído, pues, conveniente para no perturbar la atención del Supremo Gobierno, apartar de esta comunicación todo otro asunto extraño al objeto á que se contrae. Debo, además, presentar en breves días una extensa memoria que tengo preparada con relación á los intereses generales del Departamento con cuyo mando se dignó honrarme el Supremo Gobierno. Ella abrazará cuantos datos estadísticos y noticias puedan suministrar una cabal idea acerca del régimen administrativo, de su comercio, su estado industrial, sus productos, su actual adelanto, sus costumbres,—las mejoras que á mi juicio reclama la situación presente, las causas que han influido para mantenerlo estacionario durante largos años, retardando el progreso que ha debido alcanzar; las disposiciones que conviene dictarse en

orden á sus relaciones comerciales con el imperio vecino del Brasil; y del estado en fin en que se encuentra el apostadero de Iquitos.

La adjunta relación dará á conocer á U. S. los nombres y clases de los oficiales de marina pertenecientes á la dotación de los vapores *Morona*, *Napo* y *Putumayo*; de los empleados de la Prefectura y de los particulares que me han acompañado y hecho la expedición, sobrellevando las penurias y arrostrando los riesgos que se han superado, hasta llevar á feliz término una empresa en la que, si bien abundaba la fé de su realización por nuestra parte y el propósito de vencer cuantos obstáculos pudieran presentársenos, se carecía para ello de todos los elementos precisos, sin exceptuar el más esencial: el alimento, que nos faltó muchas veces.

Muy digno de toda recomendación es el entusiasmo, la diligencia y el apercibimiento con que los jóvenes marinos oficiales de los vapores expedicionarios, han llenado su deber, desplegando toda la inteligencia y actividad que las diversas situaciones y peligrosos percances que acontecían á cada paso, exigían de ellos para conjurarlos. Créolos muy dignos de la más honrosa mención y de la justa recompensa á que se han hecho acreedores por el servicio que con tanta abnegación acaban de prestar á la patria. Partiendo de este convencimiento, me permito, pues, recomendarlos á la consideración del Supremo Gobierno; lo propio que al capitán don Ramón Herrera, ayudante de la Prefectura, y al oficial 1.° de su secretaría D. José María Reategui, que también han llenado cumplidamente su deber y participado de todos los azares comunes á los demás expedicionarios.

Debo hacer una mención particular, muy justa y debida, del mérito contraído en esta expedición por el R. P. Fr. Vicente Calvo y el ciudadano D. Adolfo Gordón, vecino de Ucayali, que expontáneamente y con el entusiasmo más recomendable se determinó á acompañarme. Son muy importantes los servicios que ambos han prestado. Conocedores y prácticos de aquellos lugares, por su larga mansión en ellos y sus frecuentes viajes, han guiado la expedición con buen éxito, sumi-

nistrando datos topográficos de suma importancia, y noticias no menos interesantes acerca de esos lugares enmarañados, llenos de los más raros y caprichosos accidentes.

Pero lo que más los recomienda es la solicitud, la decisión y el ardoroso interés con que ambos han manifestado su anhelo por el buen éxito de la expedición, en cuyo obsequio he hecho por mi parte, cuanto me ha sido posible, por tal de satisfacer los deseos de S. E. el Presidente, que se dignó confiarme tan ardua misión, y cumplir á este respecto sus reiteradas y perentorias órdenes, cuya ejecución no me era dable relegar ni posponer por más tiempo, desde que estaban aun acompañadas de indicaciones que revelaban el íntimo convencimiento que le asistía, acerca de los inmensos resultados que el reconocimiento y exploración de los ríos Pachitea y Palcazu hasta el Mayro, traería en obsequio á los intereses del país.

Dígnese pues U. S. hacer presente á S. E. que quedan cumplidas sus órdenes, que no he omitido esfuerzo alguno por tal de secundar sus miras á este respecto; que nada me será más grato y lisonjero que el haberlas dejado satisfechas, llenando este deber hasta donde mis esfuerzos y mis deseos por hacer algo en bien del país, me lo han permitido.

Si he dejado algún vacío, si he incurrido en algunas omisiones, en la ejecución de la empresa que se me encomendara ó al dar cuenta de ésta en este oficio, espero de la indulgencia del Supremo Gobierno que se dignará disimularlas en consideración á mi inconpetencia y la falta de elementos con que se ha verificado la exploración, de uno de cuyos incidentes, el *choque* con los salvajes cashibos, daré á U. S. cuenta en otra comunicación.

Dios guarde á U. S.

S. M.

BENITO ARANA.

La lectura de tan interesante documento que demos reproducido, que hace honor al funcionario que suscribe, y en el cual con manifiesta verdad y claro

criterio, se describe prolijamente la importancia de las regiones amazónicas; no puede menos que persuadir, aun á los mas obsecados en mantener ideas contrarias que, para la pronta comunicación de nuestra costa con los ríos navegables del Oriente, es únicamente la vía del Mayro la que debe adoptarse sin vacilación alguna; de aquel famoso Mayro, constituído ya de una manera ejecutoriada, por decirlo así, en puerto *real y verdadero*, desde donde arranca sin dificultad alguna, la navegación fluvial á vapor y en embarcaciones menores de otras clases.

Cualquiera de las otras vías que han sido indicadas y exploradas en vano con afanoso esfuerzo, no conducen, que sepamos, á ningún puerto de los ríos reconocidamente navegables; lo cual hace presumir que en todos esos proyectos no se tiene un rumbo seguro, y que tan sólo se anda divagando en el incierto y peligroso campo de las conjeturas; persiguiendo una fantasma ó quimera imposibles; cosa que no cabe ni puede tolerarse en los tiempos que alcanzamos, en los cuales las sociedades y los pueblos son ya esencialmente prácticos y positivistas.

No es, pues, tampoco patriótico obstinarse en sostener proyectos imaginarios, con notable daño de los bien entendidos intereses de la nación, difundiendo el error y el engaño en el público, tal vez inconscientemente y con la mejor buena fé, distrayendo la atención del Gobierno é induciéndolo acaso á prodigar los escasos recursos del Fisco en fomentar empresas quiméricas, sin otro resultado que halagar el vanidoso capricho de algunos alucinados; cuando ya no sea otro y menos inocente, el móvil de sus aspiraciones.

Pero semejante aberración no es, no puede ser, no debe ser la obra de un peruano.

Reservándonos para cuando sea necesario, reforzar con otros documentos auténticos y con el testimonio irrecusable de personas competentes en la materia, las razones que hemos expuesto en apoyo del tema que sostenemos con profundo convencimiento; concluiremos por ahora, ratificándonos en la aseveración de que la vía del Mayro, preparada por la naturaleza desde los tiempos primeros y señalada por la Prov

dencia entre los destinos futuros de los pueblos, es el sendero salvador por donde debemos encaminarnos rectamente, en pos de aquel edén de la expléndida é inconmensurable hoya del Amazonas; en donde el Perú, restañando sus heridas y convaleciendo de sus quebrantos, ha de levantarse, en no lejano tiempo, grande, altivo, imponente, de la postración en que lo han sumido sus últimos é inmerecidos infortunios nacionales.

COMBATE DE LOS CASHINOS ANTROPÓFAGOS DEL RÍO PACHITEA.

En estos momentos en que son objeto de la preocupación general los sucesos y la importancia de las regiones del Amazonas, y muy particularmento el conocimiento de las vías fluviales que conducen al renombrado Ucayali, es oportuno reproducir el siguiente documento oficial, muy interesante, que fué publicado en EL PERUANO del 3 de Abril de 1867.

Prefecto del Departamento de Loreto y Jefe de la expedición exploradora de los rios Ucayali, Pachitea y Palcazo.

Lima, Marzo 26 de 1867.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

S. M.

En mi oficio de 18 de Setiembre último, datado en Yurimaguas, comuniqué al Supremo Gobierno el triste acontecimiento de la muerte de los oficiales marinos Távara y West, y la resolución, que con tal motivo, ía tomado de expedicionar sobre las tribus bárbaque cometieron ese asesinato.

Era, en efecto, tanto más indispensable dar este), cuanto que la impunidad del horroroso hecho, que ndió un pánico terror en todo el litoral, podía taer ás funestas consecuencias á la civilización y al

comercio de esos lugares, desde que, alentados los indios *Cashibas* con la idea de haber *ahuyentado*, según decían con ufanía, *las canoas de fuego* de los *salvajes de hierro*, como nos llaman, se habrían avanzado á repetirlo con cuantos se aventurasen á acercarse al Pachitea, impidiendo en lo sucesivo toda incursión sobre esas regiones, inspirando á las demás tribus mansas, como la de los *Cunibos*, *Shetebos*, *Piros*, *Panos*, *Remos*, *etc.*, que tienen acerca del poder de los *cristianos* la más alta idea, el propósito de obcederlos también, una vez perdido este favorable concepto, á que se debe la amistad de esos salvajes y la existencia de las poblaciones cristianas en las márgenes del río Ucayali, que suministran la ingente cantidad de peje salado que se consume en todo el Departamento y constituye un importante ramo de comercio.

Tales eran los temores fundados y el juicio que los vecinos del litoral manifestaban acerca de las consecuencias del fatal acontecimiento. Debía, además, aprovechar esta ocasión para explorar los ríos Ucayali, Pachitea y Palcazo hasta donde fuesen navegables á vapor y en embarcaciones de alguna consideración, resolviendo de una vez este problema de tantos años.

Persuadido, pues, de las ventajas que se reportarían de la captura (si era posible) de los salvajes que devoraron á los oficiales Távara y West y, sobre todo, de nuestra presencia en el lugar de esta horrorosa escena; emprendí mi marcha el 12 de Noviembre último, como lo he manifestado en el diario que tuve la honra de pasar á manos de US.

El 6 de Diciembre arribamos á *Setico Isla*, tres millas distante del paraje donde debíamos hacer el desembarque, para sorprender las casas de los *Cashibos* y aprehenderlos. Había tomado al efecto, todos los datos que pude adquirir y me fueron suministrados, tanto por los infieles como por los conversos del Ucuayali, que, en odio á aquellos, se ofrecieron voluntarios á agregarse en la expedición, armados de s flechas, en número como de cuarenta.

Dispuse continuar la marcha en botes y otras e barcaciones menores, dejando á los vapores en la m cionada isla, con orden de encontrarse al amanecer

7 en el lugar donde íbamos á desembarcar, y al cual llegamos á las 6 de la tarde. La expedición constaba de veinte individuos de tropa, armados de rifles; de los cuarenta indígenas armados de flechas, y de diez personas más de mi comitiva, inclusos yo y algunos oficiales marinos que se ofrecieron á acompañarme en esta empresa.

Como según los datos que se me dieran, las casas de los *Cashibos*, distasen solo dos leguas, poco más ó menos, de la margen del río, resolví llegar á ellas á las tres ó cuatro de la mañana, á fin de dar el asalto descuidadamente y lograr de ese modo el objeto que me propusiera, sin efusión alguna de sangre. Caminamos casi toda la noche, conducidos por nuestros guías los infieles, al través de un bosque espeso, sin senda y cubierto de punzantes estacas artificiales de *chonta*, ocultas en el suelo, y que, á no ser por la pericia de los infieles que las descubrían casi instintivamente, habrían causado inmensos daños.

Hasta las 3 de la mañana del día 7 habíamos hecho como tres leguas de camino sin encontrar más vestigios de que esos lugares fuesen habitados, que la celada consistente en las estacas de que estaba cubierto el suelo. A las 4 encontramos el bote en que fueron los malogrados jóvenes Távara y West. No se concibe como hayan podido los salvajes conducir á tanta distancia de la playa, una embarcación tan pesada y voluminosa, por entre un bosque espeso y casi impenetrable.

Con este indicio continuamos nuestra marcha sin encontrar otro alguno, hasta las 7 y media de la mañana, hora en que divisamos las primeras habitaciones de verano, de que hacen uso los salvajes durante esta estación en que se aproximan á las márgenes del río á pescar y hacer caza. Las hallamos completamente desiertas; y desde este lugar ya no teníamos
as, pues los que llevaba no conocían para adelante;
) como partían de él hacia el interior, diversos ca-
os visibles y caracterizados, me decidí á avanzar,
ando el camino más central y ancho que iba por
edio de un platanar. Anduvimos hasta las 10 del
n descubrir á los salvajes, pero sí muchos vesti-

gios de su proximidad, consistentes, especialmente, en el crecido número de trampas, que son una especie de chozas de forma comprimida, enteramente cubiertas y con pequeñas troneras por todas partes; lo que nos hizo comprender que estaban dispuestas así para ocultarse en ellas, asechar la caza, atraerla con maña y disparar con seguridad. Al efecto, poseen el dón de imitar con una perfección pasmosa, el canto, el grazdino y la voz en fin, de todos los animales del bosque. Así es como los ponen á su alcance, con una facilidad admirable y los matan impunemente.

Llegamos sumamente fatigados, ya por la penosa marcha verificada durante la noche, como porque el día anterior no habíamos tomado alimento más de una sola vez. Estábamos á 17 millas de la orilla del río, y considerando que era muy imprudente internarnos más, sin tener nada de provisiones, ni municiones en bastante cantidad, me resolví á contramarchar; pero antes de regresarme, después de tantas infructuosas penurias, dí descanso á la gente y ordené que un corto piquete de soldados saliera á recorrer el interior. Mas apenas había trascurrido una hora, cuando regresó participándome que á una distancia muy corta, se encontraba un grupo de salvajes embriagándose y dando gritos. Inmediatamente puse la fuerza sobre las armas y emprendí la marcha al interior, tomando todas las medidas de seguridad y precaución necesarias. Serían las once y media cuando descubrimos en los alrededores de unas casas, como unos cuarenta ó cincuenta salvajes y muchas mujeres y niños que estaban bebiendo las cenizas de un pariente que había fallecido, porque tal es la costumbre entre esos *antropófagos*.

Apenas nos distinguieron cuando fuimos acometidos por todos ellos que, capitaneados por el terrible *Yanacuna* (perdiz negra) caudillo suyo y autor de la muerte de los oficiales marinos, se vinieron sobre nosotros con denuedo admirable, dando gritos ruidosos y disparándonos sus flechas. Por sensible que fuera el privar de la vida á esos desgraciados, en obsequio de nuestra propia conservación y viendo que una parte de la gente que tenía á mis órdenes, se había dejado sobrecoger de espanto y estaba á punto de dispersarse, (ocurren-

cia que nos habría expuesto indudablemente á sucumbir) tuve necesidad de mandar hacer fuego sobre los salvajes, que, sorprendidos con la detonación de nuestras armas y espantados con la muerte de cuatro de ellos, huyeron inmediatamente, dejando en nuestro poder tres mujeres adultas y catorce muchachos de diversas edades, de ambos sexos; hallándose entre las primeras la esposa de *Yanacuna*, mujer feroz y despechada, que arrojaba espuma de cólera, y que, apesar de haber negado los demás prisioneros haberse dado muerte por ellos á los oficiales, ella lo confesó con arrogancia, increpándonos el haber penetrado ens us tierras y derribado algunos pies de plátanos. Corrió á un lugar del rancho y sacó para comprobar su aserto, los dientes calcinados de los oficiales y arrojándolos con furia á los piés nuestros, explicó que, conforme la costumbre de su país, se los habían comido, enseñándonos al efecto, las trece hogueras en que se habían distribuído y cocido los fragmentos de los infortunados oficiales.

Cumplido mi propósito de penetrar hasta las habitaciones de estos temidos *antropófagos*, apresando lo más querido por ellos, emprendí mi retirada. Pero no habíamos caminado media legua, cuando fuímos nuevamente acometidos por un número considerable de salvajes, que, parapetados en los árboles, hacían llover sobre nosotros sus flechas. Tuvimos también necesidad de defendernos, causándoles algunos muertos y heridos. Sin embargo, no se arredraban y lejos de alejarse de nosotros, estrechábannos en nuestra marcha por todos flancos, con número cada vez más considerable y con más arrojo; pues á medida que se prolongaba el choque que sosteníamos, procurando avanzar todo lo posible hacia la playa, crecía el número de ellos, así como su encarnizamiento. Su tendencia era rescatar á los prisioneros y dar muerte, con preferencia, aún nosotros, á los guías que nos habían conducido, quienes, entre los retos y ahullidos con que atronaban el bosque, llamaban *traidores* unidos á los *salvajes del fierro*. Por todas partes se veía al terrible *Yanacuna*, animando á su gente y abanzándose sobre nosotros con un valor bizarro, hasta que se puso tan

inmediato, que fué necesario disparar sobre él, antes de que soltara la certera flecha con que apuntaba en ese momento, á uno de los de la expedición. Ni la muerte del audaz *Yanacuna* ni la presencia de los heridos y muertos que les hacíamos, fueron parte á hacer decrecer el valor y el número de los salvajes, en su pretensión de cercarnos para impedir nuestra vuelta.

A las cinco de la tarde nos hallamos cerca de la playa; pero ya se habían apoderado de ella, mientras unos nos atacaban, durante la marcha, más de cuatrocientos ó quinientos salvajes; y hubiéramos sin duda sucumbido ante el número, si el "Morona" y los demás vapores como lo había ordenado, no se hallaran ya á esa hora en el sitio acordado. Así fué, que á una señal que les hice, se pusieron en línea y dispararon la artillería sobre los salvajes, apiñados en la ribera; causándoles con la metralla todo el estrago que es de imaginarse, atendida la cortísima distancia de que partía el fuego y el número compacto de salvajes sobre el cual caían los tiros. Fué horroroso el el estrago que se hizo de ellos, incalculable el número de sus muertos; y tal el espanto de que se dejaron poseer, que después que cesó el fuego de la artillería, quedó el lugar de la escena en un silencio sepulcral y absoluto.

Así es como, merced á la artillería de los vapores, pudimos salvar en cinco horas de combate, fatigados, inanicientes y hasta escasos de municiones, porque se iban agotando las que llevamos; sin tener que deplorar por nuestra parte, la muerte de ninguno de los expedicionarios, ni que haya habido muchos heridos; pues entre estos sólo lo fueron el teniente don José María García, Comandante de los vigilantes, y dos indios de los *cunibos* y *shetebos*, á quienes se les prohibió hacer uso de sus flechas, encargándoles únicamente la custodia de los prisioneros.

A la destreza y suma agilidad con que los *cashibos* corren en esos bosques, cubiertos de malezas, sin que nosotros pudiéramos acelerar en lo absoluto en nuestra penosa y lenta marcha, se debió que uno de ellos arrebatase á una mujer prisionera y se la llevase corriendo con ella con la velocidad de un gamo.

Como al emprender la incursión sobre los salvajes, me propusiera disipar la inquietud y el alarma que el acontecimiento de los oficiales Távara y West, había difundido en todos los pueblos situados en el cordón del Amazonas y en el Ucayali; restablecer la confianza que deben tener éstos en la protección del Gobierno; mantener viva en el ánimo de las numerosas tribus salvajes que moran en este último río, la idea de nuestro poder y superioridad para impedir un desborde ellos sobre la parte civilizada, y sobre, todo, franquear el paso por el Pachitea, quitando el aterrante obstáculo de los *antrapófagos;* continué nuestra marcha, llenados que fueron estos objetos, con el éxito obtenido hasta el día 7;y llegamos sin novedad á *Sungaru-Yacu,* donde dispuse que las dos mujeres que habían quedado de las tres que se habían apresado, fuesen trasladadas, igualmente que los muchachos, al pueblo de Cashiboya situado en el Ucayali y uno de los asientos de esas misiones. Tuve para ello en consideración la escaséz de víveres en que nos hallábamos; la estrechez de las embarcaciones y el temor de que se escorbutase la gente, por el excesivo número de ella y lo elevado de la temperatura.

Los *cashibos,* únicos salvajes *antropófagos* de que se tiene noticia en aquellas regiones, están divididos en cuatro grandes tribus denominadas: *bununaguas,* (gente sin chacras) *barinaguas,* (hijos del sol) *choronaguas* (hombres-monos) y *shuschanaguas,* (hombres papayas). La primera de éstas es la que dió muerte á los oficiales y ha sido escarmentada.

Todas ellas se hallan situadas en la margen derecha y oriental del río Pachitea, en toda la región de *Chonta-Isla,* ocupando una extensión como de 100 millas de un terreno fértil, pintoresco, sin insectos de ninguna clase, de saludable clima y de excelente temperatura. Viven en completa desnudez y participan de a fisonomía agradable y de buena salud, á diferen- de las otras tribus, regularmente enfermisas, de asto repugnante é inficionadas de sarna.

Es indudable que aterrorizadas con la mortandad han sufrido y el espanto que ha de haberles cau- la presencia de las vapores y el estampido de

nuestros cañones; abandonen las márgenes del Pachitea y se internen despavoridos, para no presentarse más en las inmediaciones del tránsito, quedando así éste completamente libre.

En la margen izquierda y occidental del mismo Pachitea, moran otras tribus *cashibas*, pero que no son antropófagas ni feroces: lejos de eso, mansas y aún rivales de las otras, han deseado su exterminio; y en esta vez, se prestaron voluntarios algunos de estos salvajes, á servirnos de guías.

Ha sido muy saludable el que, tanto éstos como los otros de las demás tribus, hayan presenciado el castigo del día siete.

Considerando dignos de recomendación á los oficiales y demás personas que penetraron conmigo en el bosque y se hallaron en el terrible choque de cinco horas que se sostuvo; me permito acompañar á US. una relación de ellas: debiendo hacer una especial mención del Reverendo Padre Fray Vicente Calvo, quien á pesar de mis instancias para que se quedara en los vapores, quiso formar parte en la expedición, alegando que acaso habría necesidad de cumplir con su ministerio, como sucedió en efecto; pues en todo el fragor del combate, se ocupaba de bautizar á los salvajes heridos y moribundos, completamente desapercibido del peligro que íbamos atravezando.

Tales son, pues, los pormenores é incidencias de la incursión emprendida con el fin de apresar á las familias de los *cashibos* que hicieron fracasar la anterior expedición. A tener un conocimiento exacto de la distancia en que se encontraban de la margen del río, acaso no me habría aventurado á internarme tanto; pero se me informó, como dejo dicho, que sus caseríos se hallaban á dos leguas solamente, cuando distaban las seis que tuvimos que caminar, una vez emprendida ya la marcha, y hallados los vestigios de su existencia en esos lugares, por la presencia del bote y los pequeños plantíos de yucas y plátanos que fuímos encontrando en el tránsito, fortificado con estacas ocultas

Sírvase pues, US. trasmitir á S. E. el Presidente lo expuesto en orden á este episodio de la expedición que dará, entre otros resultados, que dejo enumera

dos, el franqueo del paso libre y exento de peligros por el río Pachitea.

Dios guarde á US.

BENITO ARANA.

Relación nominal de las personas que formaron parte en la expedición emprendida contra los salvajes *antropófagos cashibos* del Pachitea.

Don Benito Arana, Prefecto de Loreto, jefe de la expedición.

Capitán de infantería de ejército, don Ramón Herrera, ayudante de la Prefectura.

Don José María Reategui, secretario de la Prefectura.

R. P. F. Vicente Calvo, capellán de la expedición.

Teniente 2.° don Federico Delgado, segundo comandante del vapor *Morona*.

Alferez de fragata don Manuel Fernández Dávila, 2.° comandante del vapor *Putumayo*.

2.° Piloto particular, don José A. Carrillo, 2.° comandante del vapor *Napo*.

Don Adolfo Gordón y don José Gordón, individuos particulares.

Capitán de infantería de ejército don Emilio Valdizán, comandante de la fuerza de marina.

Sargentos primeros distinguidos don Domingo Monros don Emilio Vizcarra y don José M. Vergara.

Cabos segundos, Andrés Espinoza, Trinidad Guevara. Patricio Goicochea, Raimundo Palomino, Rosario Uriarte.

Soldados: Andrés Mosambite, Antonio Segura.

Teniente de infantería de ejército, don José María García, comandante de los vigilantes:

Rafael Vásquez, Pablo Morales, Felipe Vargas, Pablo Rodríguez, Juan López, Manuel Hidalgo, Anuario Moreno, Anuario Castillo, Antonio Pinedo y Ma- Villacrez.

Lima, Marzo 26 de 1867.

Ramón Herrera,
dante de la Prefectura.

V.°-B.°—ARANA.

Ciudad, Junio 5 dé 1896.

Señor Capitán de Navío don Camilo Carrillo.

Mi respetado amigo:

Para complementar el trabajo que estoy preparando con el fin de dar á luz un folleto, buena colección de documentos auténticos y de opiniones autorizadas, con el objeto de demostrar que, para establecer la más pronta comunicación entre esta capital y la región del Amazonas, es la más adecuada, como la más próxima, la vía fluvial por los ríos "Palcazo" y "Pachitea", cuya navegabilidad á vapor, partiendo desde el puerto del Mayro, está practicamente demostrada desde hace treinta años y aún ratificada en estos últimos días; debiendo en mi concepto, elegirse para el fácil acceso al dicho puerto, la ruta terrestre por los adelandos valles de Ambo, Huánuco y el Pozuzo, que ofrecen abundantes recursos de todo género en el tránsito; me permito consultar la respetable opinión de Ud. sobre esta cuestión, que es de interés general.

La opinión de Ud., señor Carrillo, caso de ser favorable, ha de dar á mi trabajo la valía que apetezco para él, desde que emana de una persona como Ud, que goza de la merecida reputación de ser una de las primeras lumbreras de nuestra marina nacional, por su notoria y vasta ilustración, debidas á su consagración al estudio científico de su profesión; uniéndose además en Ud. á estas dotes, la condición singular de su conocimiento práctico de la región amazónica, por haber permanecido bastante tiempo, prestando allá sus buenos servicios y ser uno de los principales funáadores del Apostadero de Iquitos.

Ruego á Ud., señor, que en atención al caracter de interés nacional que tiene el asunto de que me ocupo. se sirva excusarme, si con este motivo, sustraigo algunos momentos de su ocupada atención, consagrada á los importantes ramos del servicio público que corren á su cargo; y cuya acertada dirección es generalmente reconocida.

Aprovecho de esta ocasión, para saludarlo con todo el afecto que le profesa su atento y antiguo amigo seguro servidor.—BENITO ARANA.

Lima, Junio 7 de 1896.

Señor don Benito Arana.

Ciudad.

Muy estimado señor y amigo.

He recibido su apreciable carte de 5 de los corrientes, en la que se sirve usted manifestarme que está preparando un folleto, que dará á luz, sobre la más rápida comunicación entre Lima y la región navegable del Amozonas; decidiéndose en favor de la vía por los ríos Palcazu y Pachitea, y pidiéndome mi opinión sobre el particular. Tres son las vías de comunicación que pueden conducirnos á las regiones Amazónicas: la primera y la más conocida es, la que partiendo de Salaverry ó Pacasmayo, va por las poblaciones de Cajamarca, Chachapoyas, Moyobamba y Balsapuerto á Yurimaguas; es la segunda, la que partiendo de Lima, por la vía de Huánuco va por el Palcazu y Pachitea hasta el Ucayali; y finalmente la tercera que partiendo también de Lima, conduce á Tarma, La Merced, San Luis de Shuaro y Puerto Pichis, para entrar al río Pichis á fin de seguir en el Pachitea y Ucayali.

Prescindo de otras vías que podrían establecerse y que por la circunstancia de no estar aún bien estudiadas, no deben ser objeto de esta carta.

La primera de estas vías, es ya demasiado conocida. Ella exije al viajero treinta días de tiempo para llegar á Yurimaguas; no obstante que nuestros correos podrían hacer este trayecto en quince, si causas agenas á las dificultades naturales para renovar bestias, no les obligase á demorar en los pueblos del tránsito más del tiempo necesario.

La segunda vìa ó sea la que conduce por el Mayro 'achitea al Ucayali, ha sido hasta aquí objeto de yores pruebas para demostrar su practicabilidad y ıtajas.

En efecto, el viaje de Lima á Huánuco no puede 'ecer al viajero dificultad alguna: es un trayecto que

desaparecido la riqueza flotante. y el metálico ha emigrado del Perú, las ideas separatistas son el tema obligado de aquellos beneficiados, que el interés privado tenía adheridos al resto de la República.

Esta consideración, que por sí sola basta para poner en guardia al Gobierno de Lima, adquiere fuerza considerable, si se agrega la distancia grande que separa la hoya amazónica del Oeste de la República, distancia que consiste, no tanto en muchas leguas que hay que recorrer, para llegar á aquellas regiones, cuanto en el vencimiento de no pequeñas dificultades que ofrece la travesía. La falta de caminos nos separa más de lo que lo estamos de Europa, y al trasladarse allá, se ofrece no tanto la cuestión de tiempo, como los medios y posibilidad de hacer practicable el camino. Basta, por ahora, esta simple indicación, puesto que este punto debe ser objeto principal de otro artículo, y aun la meta de todos.

Una cerriente europea é inmigrante, sostenida por tiempo considerable, que viniese á posarse en las regiones del Marañón, Ucayali, Urubamba, Tambo, Pachitea y todos sus afluentes, y se extendiese también por los hermosos y fértiles terrenos cortados por ríos de menor significación, que encontrase ya el germen separatista y con posibilidades de realizar esta idea halagüeña; que viese la casi imposibilidad de encontrar resistencia seria en su marcha, y en la consecución de su ideal, ¿tardaría mucho en levantar una bandera cualquiera y declarar independiente la región oriental peruana? ¿Una previsora prudencia no reclama la más seria atención sobre esta materia? ¡No es justo que una legislación bien meditada. prevenga y aleje este caso; ó mejor dicho, que medidas bien estudiadas lo hagan inverosímil? Por esto hemos afirmado que nuestra inmigración debe ser muy distintamente reglamentada que la de los Estados Unidos. Pero esto brillará más claramente con lo que vamos á decir.

La situación local del Perú es algo crítica en l época presente, y sobre las dificultades que es posib le sobrevengan, justo es que paren mientes nuestro estadistas. Tenemos á un lado á Chile, cuyo modo d pensar y de obrar respecto al Perú nos es ya conocido

Lo que se susurra de Bolivia, respecto de nosotros, y lo que en ciertos círculos se afirma como positivo respecto á sus propósitos, no es una cosa secreta, ni de ello se hace un misterio. El Brasil, que tenemos á nuestras espaldas, ha dejado conocer sus miras, que no son otras que la de ensanchar sus fronteras. Respecto al Ecuador, sabemos todos, que no cree terminada ni definida la cuestión de límites, y que es posible la suscite á la primera oportunidad que se le ofrezca. Pero no para ahí esto, que por sí sólo es ya mucho.

En el siglo de progreso en que vivimos, los hombres se olvidan muy frecuentemente de la justicia; y las naciones, en sus relaciones recíprocas, no siempre tienen por norma de sus actos los deberes y los derechos que se basan sobre aquélla, ó son su derivación legítima. El cálculo, la utilidad, resuelven hartas veces las cuestiones más delicadas, y el interés ocupa el asiento de la justicia; este mismo interés, mancomunado con el orgullo, preside de ordinario, los consejos de los encargados del gobierno de las naciones, y es el principio que regula sus actos y la mira á la cual se dirigen. La aceptación y sanción de los *hechos consumados* ha pasado á ser un apotegma admitido por las naciones, y la injusticia que semejante teoría envuelve, los derechos conculcados que son su consecuencia ineludible, y los trastornos en todos los órdenes que precisamente origina, son ahogados, aniquilados por la gritería de las muchedumbres insensatas y por la batahola que levantan los inícuos, ocultando el crímen de las malas acciones, bajo el aparato de hermosas formas, con las que los hombres de Estado de hoy día engalanan las usurpaciones perpetradas á la sombra del *hecho consumado*; adoradores del éxito, ponen en práctica una teoría, poderosa por sí sola, para hundir el mundo entero en horrendo caos.

Si á las ideas separatistas, que germinan allende Andes, se une la teoría de los *hechos consumados* no base de los consejos y determinaciones de los gornos de los Estados que circunvalan al Perú; si se ma una combinación colectiva, resultado de las asaciones de los inmigrantes, de los propósitos de los aratistas y de las pretensiones de los cuatro Esta-

dos que forman el cinturón de la República, ¿podrá contenerse la impetuosidad de esa corriente, conjurar esta tempestad, é impedir que el actual Perú desaparezca ó que sea absorbido, ó dividido, ó subyugado? problema pavoroso cuya solución demanda circunspección y prudencia, al mismo tiempo que exige imperiosamente el mayor tino y discreción, la mayor sagacidad y destreza por parte del Gobierno del Perú, á fin de que, ante perspectiva tan tremenda, mantenga la paz y la amistad exterior con todas las naciones y se esfuerse en atraerse las simpatías de las mismas, mediante una política leal, justa, veraz y de miras elevadas, puesto que la falsa política, que por medio de farsas y engaños, puede salvar por un momento de un paso difícil ó de un apuro angustioso, se vuelve á la postre en arma que hiere de rechazo el corazón del mismo que la maneja. Necesario es también un tacto muy delicado y una previsión muy acertada, para reglamentar la inmigración, prevenirla, apoderarse de su dirección y llevarla al objeto y al punto preciso que convenga al Perú y sea provechosa á los inmigrantes.

Acumular gente, como lo ha hecho Norte América, aglomerar operarios y explotadores, abrir fuentes de riqueza material, y levantar la industria y el comercio á grande altura, sin cuidarse de lo demás, sin tener en mira que el hombre es más que un ser animal, y que hay necesidad de considerarlo en su conjunto, esto es, en la parte moral é intelectual, sería en el Perú desplegar una grande actividad, desarrollar un movimiento asombroso, atendidos los muchos y variados elementos que esa actividad y movimiento en él encontraría; pero esa misma actividad y movimiento serían vertiginosos, frenéticos, sin corazón, sin sentimientos nobles, y de peores condiciones que aquel de que se hallan arrebatados los yankees y que forma su carácter poco envidiable; y esta misma actividad y movimiento, que, bien llevados, pueden salvar al Pe levantándose de su postración actual, acelerarían ruína y desaparición, efecto natural de las causas q hemos indicado y que para muchos están latentes, a sorbidos como están por otro orden de ideas, que f man la política del día.

Las condiciones excepcionales en que se encuentra hoy día el Perú, constituyen una crísis en su autonomía, la cual debe determinar ó resolver, en un período más ó menos lejano, la cuestión inmigración que hemos manifestado inevitable, y cuyas causas suficientemente hemos señalado. Mucho nos falta aún que decir sobre este asunto, y no de menos interés que lo llevamos dicho, lo cual reservamos para después, á fin de dar lugar á lo que hemos dejado solo apuntado, respecto al camino que debe llevar á la montaña.

Ciudad, Junio 6 de 1896.

Señor Capitán de Navío don Melitón Carbajal.

Muy respetable señor:

Estoy preparando un folleto que debe editarse en breves días y que tiene por objeto demostrar, que para establecer la pronta comunicación entre Lima y la hoya del Ucayali, es la más aparente la vía fluvial por los ríos *Palcazu* y *Pachitea*, cuya navegabilidad á vapor, partiendo desde el puerto del Mayro, está autentizada prácticamente desde el año 67, y confirmada últimamente con el viaje verificado ahora tres meses en la gran lancha á vapor *Amazonas*, por el coronel Emilio Vizcarra.

Como para los fines del folleto, á más de los documentos auténticos que abonan la idea, es conveniente acompañar las opiniones autorizadas de irrecusables competencias en la materia; me permito la libertad de consultar la respetable opinión de usted sobre este particular, persuadido como estoy de que, caso de ser ella favorable, ha de revestir á mi trabajo de inestimable valor, siendo emitida por una persona como usted que, á su competencia científica ya ejecutoriada, reune la cirunstancia de su conocimiento práctico de los ríos tributarios del *Amazonas*, por su dilatada permanencia en el apostadero de Iquitos, en donde prestó usted su profesión de marino, tan importantes servicios á la patria; y fué allí en donde tuvo usted ocasión de señalanar su limpia hoja de servicios, realizando el brillante hecho de haber sido el primero y único en

acometer la atrevida y casi inverosímil empresa de pasar el famoso y terrible pongo de *Manseriche* en el río *Amazonas*, con el vaporcito *Napo*, con inminentísimo peligro de su vida. Este hecho de inaudita audacia, que ha dado á usted proverbial celebridad en Amazonas, es en efecto, una preciosa página de su carrera pública digna de figurar al lado del inmarcesible título que brilla en su frente, de ser uno de los gloriosos sobrevivientes del legendario *Huascar*, en el drama de Angamos; y que hace de usted una reliquia nacional que merece la estimación y el respeto de sus conciudadanos.

Es también objeto del folleto, probar que la ruta terrestre de más facil acceso al puerto del Mayro, es la de Huánuco y el Pozuzo que, entre otras ventajas, tiene la de los abundantes recursos de todo género, que ofrecen las poblaciones del tránsito, sobre cuyo punto me permito asimismo recabar su opinión, si para ello no tiene vsted inconveniente.

Esperando de su bondadosa indulgencia que, en gracia del caracter de interés nacional que tiene el asunto de que me ocupo, se sirva excusarme si me he tomado la libertad de distracr su atención con esta carta, que me ofrece la oportunidad de saludarlo, suscribiéndome su muy atento y seguro servidor.

BENITO ARANA.

Lima, Junio 9 de 1896.

Señor don Benito Arana.

Ciudad.

Muy señor mío y amigo:

El trabajo emprendido por usted es de indiscutible utilidad nacional y honra á quien como usted emplea su tiempo en tan provechosa iniciativa.

Antes de concretarme á los puntos que usted me consulta en su carta, debo sentar, como lo he he ya verbalmente, mi idea de que no es una solame la vía que se necesita para comunicar con la monta En mi opinión, cada departamento debe estar en municación directa con la región montañosa, porq ésto le abrirá una vía fácil y segura, para la colc

ción de sus productos en la floreciente región de los ríos, en donde todos los abastecimientos son hoy extranjeros.

El camino del Pichis que está al terminarse, es la comunición natural del departamento de Junín con la hoya amazónica.

Asimismo la ruta del Pozuzo y Mayro, será la que establezca la comunicaóión del departamento de Huánuco con la región fluvial.

El día que la trocha que hoy existe entre esos lugares se canvierta en camino, el dedártamento de Huánuco cambiará por él sus productos naturales con las importaciones que vengan del extranjero.

Los departamentos de Ayacucho, Huancavelica, Apurimac y el Cuzco por el Sur, así como el de Amazonas por el Norte, están en la misma condición que Huáuuco y Junín, esto es, que necesitan abrir vías propias de comunicación con la región de los ríos.

Según esto, es ocioso que me detenga á estimar cual vía sería preferible para comunicar la capital de la República con la región fluvial, porque partiendo de la base de que las capitales de Junín y Huánuco tengan vía propia de comunicación con los ríos navegables, es evidente que la capital de la República que tiene comunicaciones con esas capitales de departamento, lo estará de hecho, con dichos ríos navegables.

Además, acaba de publicarse que la comisión que va abriendo hoy el camino de San Luis de Shuaro al Pichis, ha logrado establecer ya más de la mitad de esa vía, y seguramente completará su trabajo muy en breve.

Considero por lo tanto, innecesario escoger entre una y otra vía, aceptando, como acepto, la necesidad de las dos.

Termino la presente, expresando á usted mis más sinceros agradecimientos por los bondadosos términos ... su carta; y felicitándole por la noble tarea que ha ... prendido, que deseo se corone con el éxito más ... pleto.

... oy de usted, muy atento y seguro servidor.

M. Melitón Carbajal.

Ciudad, Mayo 20 de 1896.

Señor Capitán de Navío don Eduardo Raygada.

Su casa.

Mi estimado amigo:

Nadie ignora hoy en el Perú, las riquezas que encierran los territorios comprendidos en la inmensa zona del Amazonas y que es allí en donde acaso únicamente está el verdadero porvenir de esta nuestra infortunada patria. Es por tanto de la más vital importancia nacional, que se resuelva cuanto antes, la cuestión sobre cual sea la ruta más adecuada para establecer una fácil y pronta comunicación entre la capital de la República y la floreciente región de nuestros ríos navegables del oriente.

Guiado de este propósito, me ocupo de coleccionar cuantos datos, informes y documentos auténticos me sea posible; reunirlos en un cuerpo y darlos á luz en la forma de un libro ó folleto, con el objeto de comprobar lo que á mi juicio es un hecho indiscutible; esto es, que para llenar el fin indicado, es la vía fluvial del Mayro, por los ríos *Palcazu* y *Pachitea* que desembocan en el gran *Ucayali*, la que reune las condiciones precisas; adoptándose la ruta terrestre de Huánuco y Pozuzo como la de más fácil acceso al puerto del Mayro; tanto por las facilidades que ofrece esta ruta que puede considerarse ya casi expedita, porque es poco lo que falta que hacer para completarla, como porque la navegabilidad á vapor de aquellos ríos está demostrada prácticamente desde hace treinta años, y aún confirmada recientemente; de manera que á nadie le es ya permitido dudar de esa verdad axiomática.

Mientras que las otras vías que han sido indicadas por algunos, aparte de los obstáculos, difíciles de superarse, consistentes en los multiplicados accidentes topográficos del terreno por donde se pretende abrir

paso; no conducen, que yo sepa, á ningún río de comprobada navegabilidad á vapor.

Para el objeto de mi trabajo y realzar su mérito, ocurro á la amistad de Ud. y aún demando de su patriotismo, se sirva favorecerme con su contestación expresando en ella de una manera franca su ilustrada opinión acerca de este tema.

La opinión de Ud., mi querido amigo, es acaso la más autorizada de cuantas pueden emitirse aquí, porque ninguno conoce tanto como Ud. aquellos lugares ni puede tener el conocimiento práctico que ha adquirido Ud. respecto á las condiciones de navegabilidad de los ríos tributarios del *Amazonas*, por haberlos estado navegando constantemente durante quince ó más años, en su calidad de Jefe marino al servicio del Apostadero de Iquitos, del que es también uno de los fundadores.

Los mejores días de su juventud se han deslizado prestando á la Patria sus buenos servicios en aquellas regiones fluviales; y es tal el crédito que se ha captado Ud. en Amazonas por su práctica en la navegación de los ríos, que se le conoce allá con el honroso sobrenombre de *Rey del río*.

Además, Ud. acompañó, como comandante de varios vapores, en sus expediciones científicas á la comisión hidrográfica presidida por el señor Tucker y muy parttcularmente en las exploraciones que esa comisión hizo de los ríos *Tambo*, de sus confluentes *Ena* y *Perené* y después del río *Pichis*; y tiene Ud. por tanto, la competencia necesaria para dar razón de las condiciones de esos ríos.

Por lo que hace á los ríos *Pachitea* y *Palcazu* hasta el puerto del Mayro, es Ud. un personero tan legítimo como yo, para testificar la navegabilidad á vapor de ellos y defender su título de preferencia sobre otras vías; porque juntos hicimos aquella famosa expedición que alcanzó un éxito tan feliz, arribando al puerdel Mayro con el convoy naval compuesto de los vares nacionales "Morona", "Napo" y "Putumayo", inolvidable día 1.° de Enero de 1867.

El buen resultado de esa expedición fué debido clusivamente al entusiasmo, actividad é inteligen-

cia desplegados por Ud. y sus compañeros los demás señores oficiales marinos; habiéndome tocado á mí únicamente la suerte de ser el jefe de la expedición; puesto que no siendo marino, mi papel se reducía á contemplar admirado y gozoso los esfuerzos de todos ustedes por llevar á buen término la expedición. Particularmente fué remarcable la diligencia de usted para conjurar los peligrosos incidentes que ocurrían frecuentemente en ella. A propósito de esto, jamás he podido olvidar aquel rasgo sublime de su carácter audaz y entusiasta, cuando ocurrió el percance de que surcando el *Palcazu*, ya cerca de la confluencia del *Pozuzo*, el vapor *Putumayo*, que era de poca fuerza en su máquina, fué rechazado por una corriente impetuosa y aconchado á la ribera, en donde, yo no se como, quedó incrustrado entre los gruesos ramajes de un corpulento arbol, al mismo tiempo que su casco, de plancha delgada de acero, era golpeado violentamente contra un muro de férreas raíces que orlaban la orilla, circunstancias que ponían al vapor en inminente peligro de perderse. Ud., comprendiendo ese peligro, pasó en el acto á bordo del *Putumayo*, al cual, ante todo, había que desembarzarlo de los ramajes que lo aprisionaban; y mandó á dos marineros á cortarlos con la única hacha que había á bordo, porque todas las habíamos obsequiado á las tribus de infieles en el tránsito. Desgraciadamente, el hacha se escapó de manos del marinero que hacía uso de ella, y cayó al río. Usted que en ese momento se encontraba sobre la cubierta del buque dirigiendo la maniobra, se lanzó como una saeta, vestido como estaba, precipitándose de cabeza al fondo del río, apareciendo luego sobre la superficie con su hacha en la mano, radiante de gozo y entusiasmo, cual un buzo feliz que hubiera pescado una perla preciosa. Y era, en efecto, el hacha para nosotros una valiosa joya, porque, al fin, con ella se cortaron los tales ramajes y pudo redimirse de su cautiverio al v por que, á la valiente voz de *Fult Speed* dada por t ted á la máquina, arrancó como una flecha y zapatei dose, por decirlo así, sobre la superficie del agua, s vó el rápido y pudo seguir adelante sin más noveda habiéndole cabido ser el primero de los vapores q

dió fondo en el puerto del Mayro, de aquel *El Dorado* en pos del cual íbamos, luchando con tantos inconvenientes.

Esperando su pronta contestación, quedo muy suyo, afectísimo y antiguo amigo S. S.

BENITO ARANA.

Ciudad, Mayo 26 de 1896.

Señor Benito Arana.

Su casa.

Mi apreciado amigo:

Tengo á la vista su muy estimable carta fecha 20 del presente en la que se sirve usted consultar mi opinión respecto á la posible navegabilidad de algunos ríos tributarios del *Ucayali*; así como acerca de otros puntos conexionados con la idea de establecer una rápida comunicación entre esta capital y las regiones amazónicas, por medio de esos ríos que efectivamente son navegables.

Agradezco á usted por los bondadosos conceptos con que me favorece, á la vez, que por la ocasión que su carta me ofrece de ocuparme justamente de un asunto que es objeto de mi constante preocupación; pues desde muchos años está arraigada en mi espíritu la convicción profunda de que la suerte de nuestra querida y desventurada patria, su reacción de la postración que hoy la abruma, su verdadera regeneración ún su engrandecimiento, hasta poder llegar al apo- de las grandes naciones, están íntimamente vincu- os con el impulso que se de al desarrollo de las in- trias y al desenvolvimiento del comercio, mediante tinada explotación de las riquezas de todo género ue la pródiga naturaleza ha querido favorecernos,

acopiándolas con profusión en la inmensa zona amazónica, igualmente que en otras secciones de nuestras vastas y fértiles montañas.

Este interés se ha despertado, aún más vivo, si cabe, en mi ánimo, con las publicaciones que he visto en estos últimos días en el periódico EL COMERCIO, referentes á tan importante tema, Así es que he leído con suma atención y mayor agrado la reproducción; que al cabo de treinta años, ha venido á hacerse del conceptuoso oficio con que dió usted cuenta al Supremo Gobierno, de aquella legendaria expedición exploradora, en la cual tuve la honra de acompañarlo, como comandante del vapor *Morona*, el mayor de los tres de que se componía el convoy expedicionario y jefe de la flotilla, habiendo sobrellevado juntos las penalidades consiguientes á un viaje de reconocimiento, de estudio, por ríos desconocidos para nosotros, y cuyas aguas se surcaban por primera vez, desde la creación, por embarcaciones mayores y á vapor—penalidades que, por fin, fueron coronadas por el éxito feliz que obtuvimos, arribando con el convoy naval el día, para mí siempre clásico, 1.° de Enero de 1867, después de cincuenta días de navegación, al puerto del Mayro, último punto hasta donde únicamente es navegable el *Palcazu;* y al cual usted, con perfecco derecho, como descubridor, denominó puerto *General Prado*, en homenaje al Jefe del Estado, bajo cuyos auspicios se hizo esa expedición.

La experiencia que he podido adquirir en los catorce años que he vivido en Loreto, prestando, sin interrupción alguna, mis servicios profesionales á mi patria, en el apostadero de Iquitos, desde la fundación de ese establecimiento, consagrados exclusivamente á la navegación y exploración del río *Amazonas* y de sus afluentes,—trabajos á los que, de otro lado, he tenido siempre particular afición; creo que me dan derecho á esperar se me conceda alguna competencia para emitir mi juicio facultativo, siquiera sea como medio de investigación, en el debate de una cuestión que reputo de la más alta importancia nacional.

En tal concepto, paso á dar respuesta á su citada carta, y ha de excusárseme si resulta algo extensa, por

que, aun cuando debiera tal vez concretarla á los principales puntos á que la suya se refiere; me ha parecido oportuno, por otra parte, entrar en ciertos detalles pertinentes; proceder al examen, un tanto detenido, de algunos antecedentes históricos, relaciones y otros trabajos contemporáneos; y hacer en fin, en cuanto mi limitada facultad lo permita, el análisis comparativo de todos ellos, para la mejor ilustración de la materia misma de que se trata, y cuya importancia insisto en calificar de interés nacional de primer orden y aún de palpitante actualidad; á fin de poder llegar á conclusiones concretas, definidas y con cuanta mayor claridad sea posible; de manera que queden al alcance de todas las inteligencias.

Desde luego, cúmpleme manifestarle que, aún cuando en tésis general, estoy perfectamente de acuerdo con usted, en cuanto á la verdad y exactitud de las descripciones y apreciaciones muy sensatas que caracterizan el mencionado oficio de usted, reproducido recientemente en la prensa, derivadas del examen prolijo que, aunque solo prácticamente se hizo en aquella memorable exploración, de las condiciones de navegabilidad de los ríos *Pachetea*, *Palcazu* y *Mayro;* tengo el sentimiento de disentir con usted en un solo punto, que no puede considerarse de importancia secundaria, y que conviene por tanto dejar esclarecido y rectificar su juicio á ese respecto, en interés del asunto mismo que debe presentarse revestido de irrefutable veracidad.

Quiero referirme á la afirmación que hace usted con insistencia, de que la navegación á vapor puede hacerse permanentemente desde el puerto del Mayro hacia el *Ucayali;* lo cual no es exacto.

Yo me explico que haya usted sido inducido en este error, por la circunstancia de que, cuando hicimos la exploración de esos ríos el año 66, estábamos en [illegible]o invierno, por los meses de Noviembre y Diciem- y encontramos en ellos el caudal de agua suficien- ara dar paso á los vapores de la expedición, que aron sin mayores dificultades al puerto del Mayro.) es evidente, que fuera de la estación del invier- lo que es en los meses de verano, en que dismi-

nuyen considerablemente las aguas, la navegación á vapor por el *Palcazu*, es impracticable desde su confluencia con el *Pachitea*, río que ya no deja duda alguna de que es en todo tiempo navegable con vapores adecuados.

Y á este propósito, debe ested recordar, que en esa misma expedición, luego que emprendió usted su viaje del Mayro á esta capital, después de disponer que regresaran los vapores á Iquitos, ocurrió que el *Putumayo*, que era de construcción débil y de muy poco poder en su máquina, que lo hacía difícil para el gobierno, no pudo resistir el impulso de una impetuosa corriente en la bajada, que lo arrojó á una playa del *Palcazo;* y habiendo sobrevenido fatalmente una inesperada variante, por haberse presentado de súbito el verano, en Enero de 1867, permaneció varado durante muchos meses, hasta el invierno siguiente en que pudo ponérsele á flote, con no poco trabajo, y restituírsele al apostadero.

Yo he podido comprobar y *verificar* esta opinión en dos ocasiones posteriores á nuestra memorada expedición:

Fué la primera, cuando el Supremo Gobierno, á solicitud de Ud., y apreciando en lo que valen, las oportunas y juiciosas indicaciones que al respecto contiene el prenotado oficio de Ud. de Marzo del 67, organizó la comisión hidrográfica compuesta de un numeroso personal facultativo, bajo la presidencia del ilustrado y muy digno Almirante don Juan Tucker, y dispuso que se trasladara, por la misma vía del Mayro, á la hoya del Amazonas, que debía ser el campo de sus trabajos científicos.—Designado por la Comandancia General del apostadero y en cumplimiento de sus órdenes, zarpé de Iquitos con el vapor *Morona*, en Junio del 67, con el objeto de recibir á dicha comisión hidrográfica en el puerto del Mayro; pero habiéndome encontrado con que el *Palcazu* no tenía agua bastante, no ya para dar paso al *Morona*, vapor de 500 toneladas de registro pero ni para que aún los pequeños *Napo* y *Putumayo* de calado muy inferior, hubieran podido surcarlo, tuve que mandar una flotilla de canoas para que condujera á la comisión del puerto del Mayro á bordo de

Morona, que quedó fondeado en la boca del Pachitea. Fué también en esa época, en que aprovechando el tiempo que demoró la comisión hidrográfica en llegar á bordo del *Morona*, continué reconociendo el *Ucayali* más arriba de la desembocadura del *Pachitea* hasta el punto denominado *Puntijao*, muy próximo al antiguo y destruído pueblo de *Santa Rosa de los Piros*.

La segunda vez fué en Junio de 1873, en que la comisión hidrográfica emprendió la tercera expedición al *Ucayali*, á bordo del vapor *Tambo* en convoy con el vaporcito *Mayro*, con el propósito de explorar el río *Pichis*, de cuyos trabajos específicos respecto de él me ocuparé en otro lugar; y que su ilustrado Presidente quiso completarlos, surcando en canoas las aguas del *Palcazu* hasta el puerto del Mayro, situado, como sabe Ud., en la confluencia del río de ese mismo nombre con el Chuchurras á pocas cuadras del Pozuzo, pues la reunión de estos tres ríos forma propiamente el *Palcazo*. Aunque entonces no acompañé á la Comisión hidrográfica, encontrándome en Iquitos, tuve ocasión de conocer en todos sus detalles, por el informe del señor Tucker, el resultado del reconocimiento práctico científico que dicha comisión hizo de esos ríos, que me confirmó en la opinión que ya tenía, de que la navegación á vapor, solamente puede practicarse en ellos en la estación del invierno; pues, repito, que lo que sea en el verano, apenas llevan agua para dar paso á pequeñas embarcaciones, como por ejemplo, las canoas, que son generalmente de un palmo de calado.

Pero también es verdad, que esta falta, si así puede llamarse, á la deficiencia de aguas que impide la navegación á vapor por ellos en la estación del verano; esta falta, digo, puede remediarse fácilmente de una de dos maneras: bien sea prolongando la vía terrestre por la margen derecha del *Palcazu*, siguiendo el trayecto con inclinación suave, que se extiende por la base del o promontorio conocido con el nombre de *Cerro de n Matías*, desde la ensenada del *Mayro* hasta la bo- del *Pichis* (que como sabe Ud. también, reuniéndo- allí mismo con el *Palcazu*, forma el apacible *Pachi-*), al través de un terreno plano, naturalmente ni- lado, en donde no hay mas que despejar el bosque

para construir, no digo un buen camino de herradura, sino también carretero y aún de rieles, á muy poca costa; y comprendido, además, en una distancia relativamente corta, á juzgar por las respectivas posiciones astronómicas que les determina la comisión hidrográfica Tucker, que sitúa al puerto del *Mayro* á los 9° 55′ 22″ de latitud Sur, y á la confluencia de los ríos *Pichis* y *Palcazu* á los 9° 54′ 09″ de la misma latitud. En mi concepto, este es el procedimiento mejor que puede emplearse para llenar ese vacío; aunque también puede adoptarse, en segundo término, si se prefiere la vía fluvial, el empleo de grandes balsas en la bajada, para lo cual abunda la madera aparente en los bosques inmediatos; y para la subida, pequeñas embarcaciones, como son canoas, gariteas, etc.

Tengo de antiguo la opinión, que he manifestado siempre que se me ha presentado ocasión para ello, de que en los vapores que se destinen á la navegación de los ríos *Pachitea* y *Palcazu*, hasta el puerto del Mayro, deben consultarse en su construcción, condiciones muy especiales; debe cuidarse de que sean anchos, que su eslora sea lo más corta posible y que á lo sumo, calen tres pies, para evitar el peligro de que se varen en los bajos variables que forman las arenas que arrastran esos ríos, y de que se atraviesen en los ángulos estrechos que van atrazando en su curso sinuoso; debe también dotárseles de máquinas, cuando menos de doble ó triple fuerza de la que tenían los vapores *Napo* y *Putumayo*, para poder vencer las corrientes de cinco y seis millas que en su mayor parte tienen ya dichos ríos.

Tal vez convendría, para navegarlos con más seguridad, que se adoptara el mismo sistema de vapores que actualmente se usan para la navegación del río *Magdalena*, de la República de Colombia, río que es muy parecido á nuestro *Pachitea*. Esos vapores, aparte de sus demás condiciones aparentes, no tienen más de d pies de calado y una sola rueda á popa, sistema q facilita mucho las maniobras para salvar los rápid y estrecheses del río.

No cabe ya, pues, dudar ni es posible resistirse la evidencia de comprobados hechos prácticos aún

reciente data, acerca de la navegabilidad á vapor de los ríos *Pachitea* y *Palcazu*, hasta el puerto del Mayro; así como no es tarea difícil demostrar que los ríos *Perené*, *Pichis* y *Huancabamba*, no son navegables á vapor, por mas que respecto de los dos primeros, no faltan algunos espíritus ofuscados ó alucinados, por decir lo menos, que estén empeñados en hacernos creer lo contrario, aunque no tengan fundamento alguno serio en que apoyar su doctrina.

En efecto, examinando desde su origen, ó más propiamente dicho, desde el principio, las investigaciones que en distintas formas y en diversas épocas se han hecho, desde tiempos antiguos, hasta nuestros días, con el objeto de solucionar el problema de la navegabilidad de los ríos *Perené*, sus afluentes y el *Pichis*, vemos en primer término, que la historia de las misiones en el Ucayali abunda en informes detallados y en relaciones extensas acerca de las frecuentes expédiciones, exploraciones y aún viajes por tierra, que muchos de los Padres misioneros, en su empeñoso afán de buscar la vía más corta para comunicar dichas misiones, con el colegio de *propaganda fide* de Ocopa, han realizado con perseverante tesón. Pero, descartando de esas relaciones todo lo que algunas de ellas contienen de inverosímil y exajerado, se saca en limpio que el fruto de tantos afanes, ha sido adquirir el convencimiento de que ni el *Perené*, sus afluentes, ni el *Pichis* son aparentes para el objetivo que perseguían; siendo únicamente la vía del Mayro, con la franca navegación que ofrecen el *pachitea* y el *Palcazu*, la que reune las condiciones precisas para llenar ese fin.

Entre esos insignes apostólicos, obreros modestos de la civilización y del progreso, se distinguen en los últimos tiempos posteriores al restablecimiento de las misiones del *Ucayali*, por su perseverante anhelo para alcanzar el *desideratum* de sus predecesores, el célebre

re Plaza, que tan eficazmente contribuyó al pro-
o de las misiones entre los infieles del *Ucayali*,
lando el pueblo de Sarayacu, que ha sido el asien-
e dichas misiones; y que más tarde murió Obispo
Cuenca, en el Ecuador, su patria. Luego viene el
nos célebre y laborioso Padre Chimini, que como

Prefecto de las misiones, las ensanchó grandemente, habiéndole cabido, por fin, rendir la vida en glorioso martirio por los años 1852 á 53, á manos de los infieles de las montañas de Huanta, estando en ejercicio de su ministerio apostólico entre aquellos bárbaros. Ultimamente se nos presenta el eminente padre Fr. Vicente Calvo, el más entusiasta acaso de los misioneros, por su infatigable constancia en la tarea de encontrar la deseada vía que acortara la distancia entre Ocopa y la hoya Ucayali. Este abnegado sacerdote empleó doce años de su vida, consagrados á alcanzar la realización de la aspiración común entre todos sus compañeros; en los cuales emprendió arriesgadas exploraciones en varios ríos tributarios del *Ucayali;* y una vez convencido de que la única puerta que franquea el paso al Ucayali, es la vía del Mayro, hizo varias penosas y peligrosas excursiones, con el objeto de buscar la ruta terrestre que permitiera el más fácil acceso al puerto del mismo nombre; habiéndose pronunciado definitivamente por la del Pozuzo, Huánuco y el Cerro de Pasco, como la más practicable y cómoda; y por la cual hoy mismo viajan los padres de Ocopa á las misiones del Ucayali y viceversa. El padre Calvo, dejando imperecederas huellas de sus trabajos apostólicos y materiales en la zona amazónica, falleció hace pocos años en esta capital; y á cuya memoria no puedo sustraerme al deseo de tributarle en este lugar de mi respuesta, el homenaje del respeto y particular afecto que siempre le profesé, desde que tuve el gusto de conocerlo y tratarlo durante nuestra memorable expedición exploradora del año 67, en la que tan abnegadamente nos acompañó, prestando en ellas servicios muy útiles por su experiencia y práctica en la navegación de aquellos ríos; suministrándonos importantes datos topográficos y los nombres de los lugares enteramente desconocidos para nosotros; y recordando, en fin, sus demás méritos personales, su vasta ilustración y sobre todo, su genio tan afable, que sin la menor mengua de la circunspección y respetabilidad inherentes á su sagrado carácter, encontraba recursos en su poderosa imaginación y en la bondad de su corazón, para mitigar las penalidades del viaje, en

las amenas veladas con que nos entretenía. No dudo que Ud. también lo recordará con la misma efusión que yo.

Pasando á ocuparme del *Perené*, no vacilo en declarar, con el convencimiento más profundo, que ese río es absolutamente innavegable á vapor, por haber sido testigo presencial del reconocimiento científico y práctico que la comisión hidrográfica hizo de él en Diciempre de 1870, en que dicha comisión, no habiendo podido avanzar en la navegación del *Tambo* en el vapor del mismo nombre, que yo mandaba, construído expresamente para ese objeto, encontrándose en la estación del invierno, y por consiguiente, con bastante agua el río, más allá de las 16 millas que con grandes esfuerzos pudo surcarse, no sin que en ese corto trayecto se hubiera varado dos veces. Convencido el Presidente de la comisión, señor Tucker, de la imposibilidad de llevar más adelante la navegación con el vapor *Tambo*, por ser insuperables los obstáculos que ese río ofrece, tanto por la fuerza de las corrientes que se cruzan y que en algunas partes alcanzan hasta 10 y 12 millas por hora, como por los raudales, islas é infinitos otros malos pasos de que está sembrado su lecho, que hacen imposible no solo la navegación por vapor sino hasta de embarcaciones menores que excedan de las dimensiones regulares; decía, pues, que el señor Tucker, en vista de esas dificultades que presenta el *Tambo*, resolvió continuar explorándolo en canoas, como en efecto así se hizo, embarcándose en ellas, todos los miembros de la comisión hidrográfica, el día 7 de Diciembre de 1880, llegando á los dos días á la reunión de los ríos *Ena* y *Perené*, que en su confluencia forman el *Tambo*. Esos afluentes fueron sucesivamente explorados; el *Ena* apenas se surcó unas tres millas, porque en en ese pequeño trecho se encontraron innumerables rápidos y otras muchas dificultades para la navegación, que la comisión creyó inútil continuar la exploración de ese río, y regresó al punto de su confluencia con el *Perené*, el cual á su vez ha navegado sin mayores dificultades, hasta la distancia de 15 millas; pero más adelante se presentaron las mismas ó mayores dificultades que las encontra-

das en el *Ena;* por cuya razón se resolvió dar igualmente por terminada la exploración de ese río, en canoas.

En el informe que el señor Tucker elevó al Supremo Gobierno, respecto de esa expedición, refiriéndose á la exploración del Perenè, se expresa en los términos siguientes: "Pero en adelante, dice el señor Tucker, el carácter del río varía completamente; el espectáculo que se presenta á la vista es sorprendente y su grandeza y hermosura excita la admiración más allá de lo que se puede expresar. Dos enormes muros de piedra, cortados casi perpendicularmente y coronados de abundante vegetación, dejan pasar bullicioso y agitado á un torrente de agua que chocando contra los ángulos salientes del muro, en las muchas y forzadas vueltas, forman raudales, que para pasarlos, es necesario arrastrar con una boza la canoa; cargarla en brazas, por decirlo así, en algunos casos, y en otros, empujarla por medio de palancas que se apoyan sobre las rocas, cuando la naturaleza del río lo permite."

Esta elocuente descripción del señor Tucker, de los obstáculos que ofrece el *Perené*, excluye toda idea de posible navegabilidad, al travez de las inexpugnables barreras que la naturaleza ha colocado en ese río.

Por lo que hace al Pichis, mi opinión respecto á su innavegabilidad estaba ya formada como he dicho; y el resultado del reconocimiento que la comisión hidrográfica hizo de ese río en Junio de 1873, me la confirmó también por completo.

La deficiencia de las aguas en esa estación del verano, alejó, por supuesto, la idea de penetrar en el *Pichis* con los vapores que quedaron en el Pachitea; y la comisión navegó en canoas el canal principal de ese río, durante ocho días, desde el 6 hasta el 14 de Junio, hasta un punto en que encontrando fuertes correntadas y muy poco fondo que ya impedían el paso de las canoas cargadas, el Presidente, señor Tucker, juzgó inútil continuar la exploración de ese río, y después de determinar la posesión geográfica de esos lugares regresó al Pachitea, visitando de paso y casi por mera curiosidad, dos pequeños afluentes del *Pichis*, que

turalmente ofrecían aún más obstáculos que éste para la navegación.

En cuanto al *Huancabamba*, no lo cónozco ni precisa conocerlo; basta saber, para desahuciarlo, que es afluente del río *Pozuzo*, qne tampoco es navegable desde el punto mismo de su confluençia, en donde se precipita bullicioso y torrentoso á perturbar la tranquilidad de las aguas del manso *Palcazu*.

Es en verdad, muy sensible, qne se hayan extraviado los documentos oficiales con los interesantes informes elevados al Gobierno por el almirante señor Tucker, referentes á los importantes trabajos científicos ejecutados por la comisión hidrográfica en las regiones amazónicas. De seguro que no existen en los archivos del Minísterio del ramo, á causa del desbarajuste y desgreño y aún destrucción de documentos, introducidos en las oficinas del Estado, cuando la ocupación de esta capital por el ejército de Chile, después del desenlace fatal de la desastrosa guerra que nos vimos obligados á sostener con aquella nación; pero es probable que existan, cuando menos, copias de esos preciosos documentos, en el archivo de la extinguida Comandancia General de Iquitos, hasta donde, afortunadamente, no pudo alcanzar la acción devastadora de aquella bárbara invasión chilena.

Con lo que llevo expuesto hasta aquì, creo haber demostrado, cuando no con elocuencia ni fluidez, cualidades de que carezco; pero si con la inflexible lógica de los hechos, y de hechos prácticos de irreprochable autoridad, que ni el *Pichis*, ni el *Perené*, ni aún el *Tambo* son navegables á vapor; así como también está evidenciado que lo son el *Pachitea* y el *Palcazu* hasta el puerto del Mayro; siendo por consiguiente estos los únicos que pueden ser considerados como la vía fluvial, correcta para establecer una rápida comunicación entre esta capital y la hoya del Ucayali.

En cuanto se ha dicho, hecho, proyectado y escri-
or los partidarios de las vías del Perené y del Pi-
no encuentro nada que pueda ser parte á modifi-
mi opinión en favor de la del Mayro: porque, no
lo, como efectivamente no son navegables á va-
el *Pichis* ni el *Perené*, ni aún el mismo *Tambo*,

nunca puede ser considerada ninguna de esas vías, como la mejor para comunicar á la capital de la República con la zona navegable del Amazonas, aun cuando se pusieran expeditas, que todavía no lo están, las rutas terrestres que conduzcan á esos ríos.

Si á mérito de esfuerzos muy futuros, y mediante los adelantos y descubrimientos que día á día, viene haciendo la ciencia de la ingeniatura, pudieran destruirse los obstáculos que la naturaleza ha colocado en dichos ríos y se expeditara la navegación á vapor por ellos; entonces podría discutirse el mérito de preferencia de todas esas vías. Pero mientras no se realice ese prodigio, es una solemne majadería y hasta una terquedad antipatriótica, por lo que pueda afectar al interés general de la Nación, sostener ideas contrarias; y hay necesidad de reconocer y conformarnos con lo único que hasta hoy existe de positivo en este particular, esto es; que la vía del Mayro, cuya navegabilidad á vapor, hay que repetirlo hasta la sacieead, por los ríos *Palcazo* y *Pachitea*, es un hecho que está en la conciencia de todos, desde hace treinta años en que la expedición exploradora, bajo las órdenes de U., arribó al puerto del Mayro con tres vapores nacionales—verdad que acaba de ser confirmada con el viaje del coronel Vizcarra, quien, hace poco, vino de Iquitos en la lancha á vapor "Amazonas" y arribó también al Mayro, sin la menor novedad; habiendo pasado de allí á esta capital, acompañado de su familia y hasta con niños tiernos. por la ruta del Pozuzo y Huánuco.

Siendo pues, ya, un axioma que el puerto del Mayro, es el más cercano á Lima, solo falta examinar cual sea la ruta terrestre más viable á dicho puerto.

Son dos las indicadas con ese fin; es la una la recomendada por U. desde el año 67, en que emprendió U. su marcha del Mayro á esta capital por la ruta cómoda del Pozuzo, Huánuco y el Cerro de Pasco; y son tan palpables las facilidades que para perfeccionar y dejar expedita para el tráfico esta ruta, ofrecen los abundantes recursos de todo género que contienen los valles y numerosas poblaciones civilizadas que se encuentran, situadas á cortas distancias, en el trayecto del Cerro de Pasco hasta la colonia del Pozuzo-venta-

jas descritas por U. con tanta claridad como buena lógica, que no dejan la menor duda acerca de la preferente utilidad de esa ruta.

La otra ruta es la insinuada por el Reverendo Padre Fray Bernardino González de la orden de Franciscanos Descalzos de esta capital, sacerdote bien conocido y muy respetado en todos los círculos de nuestra sociedad, por sus virtudes ejemplares, su celo apostólico en difundir entre todas las clases del pueblo la buena doctrina; y por su vasta ilustración, autor de varias obras de literatura sagrada y aún de ciencias, como su magnífica versión de derecho público Eclesiástico de *Cavagnis*, etc. Este abnegado sacerdote, sin descuidar los deberes de su ministerio, ha sabido también darse tiempo para ocuparse de la ruda tarea de explorar nuestras bravías montañas con el piadoso objeto de contribuír al bienestar y adelanto material de esta patria querida.

Hé leído con particular interés, muy detenidamente, su folleto editado el año 93, que es una colección de magníficos y eruditos artículos analíticos publicados por el mismo padre en 1886, referentes á estudios y exploraciones diversas que se han hecho en nuestras montañas, para reconocer los ríos navegables y de terminar cual de estos sea el más cercano á Lima y pueda servir mejor de vía fluvial para la comunicación con el *Ucayali* y el *Amazonas*.

Los escritos del folleto del Padre González con referencia á este tema, si bien revelan su anhelo sincero de indicar lo más acertado y conveniente á los intereses del país, manifiestan al mismo tiempo, qne no ha tenido presente ni ha consultado, los trabajos competentes y facultativos que en ese orden se han practicado hace mucho tiempo. Solo así se concibe que haya podido incurrir en errores, partiendo de supuestos completamente equivocados, para formular sus juicios sobre la materia.

Así, al hacer el Padre González, el examen comparativo de estas vías, establece como punto incuestionable, que son dos los puertos en los cuales pueden fondear *buques fluviales:* Jesús María situado en la desembocadura del río *Pangoa* en el *Perené* y el puerto

el en *Palcazu* que recibe las aguas del *Chanchamayo;* siendo así que está demostrado hasta la evidencia, científica y prácticamente, que ni el mismo *Tambo* es navegable y mucho menos el *Perené;* y por consiguiente nunca pueden fondear *buques fluviales* en el puerto Jesús María situado en el *Pangoa* al frente del anterior río; así como también es sabido que las aguas del *Chanchamayo* no van al *Palcazó* sino al *Perené.*

También se advierte que el Padre González no tiene nociones muy correctas á cerca de la formación de los ríos. Así por ejemplo, al designar como el puerto más inmediato, al paraje que él denomina *Puerto Nuevo,* situando en el río más arriba de la desembocadura del *Mayro* y que supone ser el *Palcazo,* hace una lastimosa confusión de este río con el *Chuchurras,* porque el *Palcazo* se forma de la confluencia de los ríos *Mayro, Churras* y *Pozuzo,* hasta su reunión con el *Pichis,* para formar el apacible *Pachitea.*

Pero, por fin, el Padre González conviene y reconoce, que es lo sustancial en esta cuestión, que el río *Palcazo* es el más inmediato y aparente para establecer la comunicación de Lima con el *Ucayali* y el *Amazonas:* solamente que opina que la mejor ruta terrestre para ir á ese río, es la explorada y rectificada por él, el año 80. La cual partiendo del Cerro de Pasco y atravesando por Carhuamayo y por cerca del pueblo de Paucartambo conduce al *Puerto Nuevo,* más arriba, como se ha dicho, del puerto del Mayro.

Examinando el diario de la exploración del Padre González llevado con cálculos bastante precisos de distancias etc., me inclino á creer que efectivamente puede haber alguna pequeña diferencia en favor de la ruta que traza del Cerro de Pasco á Puerto Nuevo, comparándola con la que conduce por Huánuco y el Pozuzo al puerto del Mayro; pero esa pequeña ventaja de distancia, caso de existir, no tiene valor alguno, desde que el trazo de esta ruta tiene los mismos ó mayores inconvenientes que la proyectada, en antaño del Cerro de Pasco al Mayro por el valle de Huancabamba, porque igualmente que esta, demandaría aquella insumirse ingentes sumas en acometer la atrevida empresa de abrirse paso al través de un inmenso de

poblado y de elevadas cordilleres, abruptas y desoladas y separadas por grandes distancias, de las poblaciones que pudieran prestar algún auxilio á los trabajadores empleados en una obra estéril é improba como esa; abandonando el cómodo camino de la quebrada de Ambo y renunciando á los recursos y facilidades de todo género que ofrecen para la ruta de Huánuco y el Pozuzo, las numerosas poblaciones del tránsito, interesadas, hasta por su propio bienestar, en la pronta realzación de esa importante vía. Pero aún suponiendo que, vencidos los obstáculos que la naturaleza presenta á la proyectada ruta, pudiera quedar expedita hasta el *Nuevo Puerto*, nada se habría adelantado para el objeto de la comunicación que se intenta de ir á un punto de río que efectivamente sea navegable, porque estando aquel *Puerto Nuevo* situado mucho más arriba del puerto del Mayro, se encuentra en el río *Chuchurras* que, vuelvo á decir, no es navegable á vapor, así como tampoco lo son el *Pozuzo* ni el *Mayro;* pues á lo sumo podrán admitir balsas y canoas, y eso tan solo de bajada, porque lo que sea de surcade, me parece que la cosa sería, por lo menos, muy difícil. no sólo por la deficiencia de sus aguas sino también por lo accidentado del curso de ellos, hasta llegar á la planicie del estero ó ensenada en donde está situado el puerto del Mayro, en la confluencia del río de este nombre con el *Chuchurra* y el *Pozuzo*, como llevo dicho tantas veces, donde comienza el Palcazu, y desde donde asimismo arranca la navegación á vapor.

Verdad es que el Padre González discurre bajo el supuesto de que pueda llevarse el ferrocarril hasta *Puerto Nuevo;* pero aun examinando esta cuestión bajo ese punto de vista, y prescindiendo por el momento de la innavegalidad del *Chuchurras,* no hay noticia de que se haya tenido siquiera idea de hacer estudios para vía fárrea por la proyectada ruta á *Puerto Nuevo.*

Otras que el trazo de una línea férrea por la ruta Huánuco y el Pozuzo, ha sido ya estudiada y rocoda ténicamente hace años, por una comisión que mpresa del ferrocarril central nombró con ese fin, puesta de sus ingenieros: señores R. J. Manning,

Motgomery, Backus y Pedro Marzo; quienes elevaron á la empresa el siguiente informe:

Primera y segunda división de Ingenieros del ferrocarril. — Huánuco, Junio 25 de 1887.

Señor Gerente del Ferrocarril Oriental.

S. G.

"Después de haber recorrido todas las alturas que "separan el valle de Huánuco y el Pozuzo, y haber "encontrado la ruta que consta de los planos y perfi- "les adjuntos, conociendo como conocemos las rutas "del Cuzco, Ayacucho, Cajamarca, Chanchamayo, "Huancabamba y otras, qne conducen á la región "amazónica, podemos asegurar á usted y por su con- "ducto á la Empresa del Ferrocarril Oriental que: no "hay una ruta igual á la que hemos determinado y "bajo cualquier aspecto que se considere, esta ruta "es la más conveniente tanto al Perú como á la Em- "presa, y por ella se puede construír un ferrocarril "seguro y cómodo en menos tiempo, con menos costo "y con menos dificultades que por cualquiera otra de "las rutas que dejamos indicadas, con la especial cir- "cunstancia, de que este ferrocarril pondrá á la capi- "tal de la República en conexión con un magnífico "puerto como es el de *Salvación*, (en el Palcazu) que "sin distar mucho de la metrópoli, se halla muy avan- "zado sobre la hoya del Amazonas; siendo el río Pa- "chitea navegable en toda estación con buques flu- "viales de buenas dimensiones.

"Con este motivo nos suscribimos atentos y se- "guros servidores.

M. Motgomery, Backus, R. J. Manning, Pedro Marzo.

Es de esperarse de la discreta inteligencia del Padre F. Bernardino González, respecto de quièn no cabe concebir ni la más remota sospecha de apasionamiento ni de que pueda subordinar sus ideas al servicio de ningún interés privado, y que sólo se inspira en el más sincero deseo de coadyuuar á lo que él cree qu

conviene mejor á los bien entendidos intereses generales de la Nación; que meditando y examinando con detención esta cuestión, y reconociendo noblemente su equivocado concepto, se adherirá á nuestra opinión, reforzándola con el valioso concurso de su ilustrada competencia.

Analizadas, en la forma que he adoptado en esta car, todas las cuestiones referentes á exploraciones hechas en los ríos para determinar su navegavilidad, así como las que se han ejecutado de rutas terrestres para reconocer su viabilidad á dichos ríos, de que yo tenga conocimiento, no vacilo en presentar, con el convencimiento íntimo y sincero de que estoy en lo cierto y de que señalo lo más conveniente al interés nacional, las siguientes conclusiones:

1.ª Que los ríos *Tambo*, *Perené* y *Pichis*, no son navegables á vapor;

2.ª Que los ríos *Pachitea* y *Palcazu* hasta el puerto del Mayro, lo son indudablemente, como que es un hecho comprobado prácticamente; y

3.ª Que la ruta terrestre de más fácil acceso al puerto del Mayro, es la de Huánuco y el Pozuzo; y que por consiguiente es esta la vía que reune las condiciones precisas para establecer una pronta comunicación entre la capital de la República y la hoya del Ucayali y el Amazonas.

Para concluir, me cumple declararle: que al rectificar su juicio respecto á la permanente navegabilidad del Palcazu á vapor, no ha podido entrar en mi ánimo del contrariar en manera alguna el patriótico propósito de usted. Unicamente he querido dejar constancia, ya que se me pide mi opinión, de lo que la experiencia, con posterioridad á nuestra expedición, me demostró en dos viajes que yo hice por los rios *Pachitea* y *Palcazu*. Esta rectificación creo que más bien sirve á su propósito, aclarando un punto sustancial que pudiera ser teria de dudas y objeciones; y porque entiendo que, tándose de un asunto como éste que considero de al importancia nacional; en la discusión que verse re él, debe excluírse toda exageración que pudiera cerlo sospechoso de parcialidad, apasionadamento lo que sería aún peor, de que hubiera de pormedio

alguna mira de interés personal, ó que por lo menos, fuera una manifestación de mezquino provincialismo. Cualquier detalle inexacto lleva el peligro de extraviar el criterio del público y aún de sugerir dudas y vacilaciones en el ánimo de los respetables miembros de la Sociedad Geográfica, que es el tribunal llamado á fallar en esta clase de cuestiones, y ante el cual deben presentarse informes claros, concretos, precisos, definidos y exactos.

No quiero terminar esta carta sin renovar á U. la expresión de mi profundo agradecimiento por los favorables conceptos con que me honra, y aún atribuyèndome una participación muy eficáz en el buen éxito alcanzado por la expedición exploradora del año 67 en que, arribando al puerto del Mayro con 3 vapores se dejó resuelto el problema de la navegabilidad á vapor el *Pachitea* y *Palcazu* hasta dicho puerto Mayro distante tan sólo 30 leguas de Huánnço; y cuyo descubrimiento abrió una nueva era de progreso y de engrandecimiento para la Nación; pero que desgraciadamente no se ha aprovechado de él hasta ahora.

Ciertamente, que tanto yo como mis demás compañeros, jefes y oficiales de los otros dos vapores del convoy naval, hicimos, en cumplimiento de nuestro deber, cuanto nos fué posible para contribuir con todos nuestros esfuerzos, á que se llevara á buen término, aquella expedición; pero en ese triunfo alcanzado en favor de la civilización y del progreso del país, hay que discernirle á U. el primer título de mérito que le corresponde en rigurosa justicia; porque fué U. quién concibió la idea de esa expedición; quien la organizó en Iquitos, y poniéndose al frente de ella, emprendió esa atrevida empresa, participando á la par de nosotros de todos los azares y penalidades que sufrimos en la travesía. Durante ella, dictó U. entre otras disposiciones útiles de administración, la muy oportuna para extirpar el abuso inveterado y criminal tráfico de algunos aventureros, mercaderes avarientos, que llevaba su avidez de enriquecerse hasta el extremo de arrebatar á los infelices moradores de los pueblos conversos y de las tribus manzas de los infieles, que moran en el cordón de *Ucayali*, sus hijos para venderlos con desti

al Brasil. No fueron menos útiles y eficaces las demás medidas y precauciones tomadas por U. con incesante afan, á fin de proveer á los vapores, del combustible necesario y para la adquisición de los demás recursos que podían encontrarse en aquellas apartadas regiones; y desplegando, en fin, la actividad y energía que demandaban para ronjurar los varios incidentes y percances ocurridos en la expedición. Así, en la excursión emprendida en el *Pachitea* sobre los salvajes *cashibos* que deboraron á mis queridos amigos y compañeros, los infortunados oficiales marinos Juan Antonio Távara y Alberto West; y durante el terrible combate de cinco horas que se sostuvo con ellos, lo vimos á U. batiéndose valientemente, revolver en mano, á la cabeza de la diminuta fuerza que tenía á sus órdenes, desafiando, impávido, las flechas y el increible coraje de aquellos feroces antropófagos.

Dejo así contestada su estimable carta: ojalá que ella pueda contribuir en algo al buen suceso de la patriótica tarea que ha emprendido; y téngame siempre por su invariable y apreciador antiguo amigo.

S. S.

EDUARDO RAYGADA.

Ciudad, Junio 16 de 1896.

Señor Capitán de fragata Don Ruperto Gutiérrez.

Su casa.

Mi apreciado amigo:

Usted que es un conocedor inteligente de aquella
ra prometida, situada allá en los confines del Pe-
la inmensa *Pampa del Sacramento*, y de las incal-
ables riquezas que encierra en sus interminables
ques seculares, y en esa red de numerosos ríos que
añan, comprende perfeetamente cuánto importa al

bien de la República, una pronta comunicación entre la capital y aquella zona privilegiada.

Creo que no debe aplazarse ya por más tiempo, y que es llegado el momento de que se haga la luz necesaria, y se resuelva de una vez, la importante cuestión, sobre cuál sea la ruta mejor para establecer dicha comunicación por medio de esos ríos, que siendo *positivamente* navegables, se encuentren más próximos á Lima.

A este propósito, obedece justamente el trabajo que estoy preparando, para dar á luz un libro, que no es otra cosa que un acopio de documentos fehacientes, y de opiniones de irrecusable autoridad, que comprueben, lo que á mi juicio es incuestionable, esto es, que la única vía que reune las condiciones precisas para llenar el fin indicado, es la del Mayro, por los rios Palcazu y Pachitea, cuya navegabilidad á vapor está demostrada prácticamente hace muchos años; debiendo adoptarse la ruta terrestre de Huánuco y el Pozuzo, como la mejor viable al puerto del Mayro.

Siendo el trabajo de que me ocupo un asunto de interes nacional, me permito consultar su ilustrada opinión, acerca de esta materia.

Precisamente es Usted uno de los llamados á ilustrar, en mucho, esta cuestión, por el conocimiento práctico que tiene Ud. de la zona amazónica, por ser uno de los distinguídos marinos que, durante bastante tiempo, prestó sus servicias en el apostadero de Iquitos.

Usted condujo, á bordo del vapor *Napo*, de que era su comandante, si mal no recuerdo, á fines del 67 ó principios del 68, á la comisión hidrográfica que hizo entonces la primera exploración de todo el curso del Ucayali y de algunos de sus afluentes; y cuyo Presidente, el Sr. Almirante Tucker, dispensó á usted tan señalada distinción, haciendo justicia á sus méritos personales, y á la activa inteligencia con que coadyuvó usted á sus trabajos científicos.

También fué usted uno de mis compañeros en la expedición exploradora de los ríos Ucayali, Pachitea, Palcazu, habiéndole cabido buena y eficaz parte en el éxito feliz que se alcanzó, arrivando con el convoy

val al puerto del Mayro. el inmortal dia 1.° de Enero de 1867.

Tengo de usted, mi buen amigo, dos recuerdos muy gratos en esa expedición, ejemplares culminantes que dan la medida de su carácter, tan sereno como enérgico. Esos recuerdos, aun ahora mismo que ya me ya me encuentro en el ocaso de la vida, hacen todavía palpitar con violencia mi corazón; y no puedo ver á usted sin que se agiten y renueven en mi espíritu las emociones que entonces lo dominaron.

Fué la primera ocasión, el memorable día 7 de Diciembre de 1866, del choque con los salvajes Cashibos del Pachitea, en el que, después del reñido combate de cinco horas que se sostuvo con ellos, me encontraba con la pequeña fuerza que me acompañaba, sitiado, bloqueado, por decirlo así, en el bosque; agobiados todos de cansancio, de debilidad, de fatiga é indefensos, por habérsenos agotado las municiones, y sin poder ganar la playa, de la que ya se habían apoderado los salvajes en número crecidísimo, para impedir nuestro acceso al río; cuando tan oportunamente aparecieron los vapores que habían quedado atrás el día anterior; y fué usted el primero que se aproximó á la ribera con el *Napo*, y poniéndose á tiro de flecha de los salvajes, rompió sobre ellos los fuegos de la artillería de su buque, barriendo la playa con la metralla, y despejándola del aterrante estorbo de los Cashibos; merced á lo cual pudimos embarcarnos, escapando del peligro de servir de vianda en el horroroso y carnívoro festín á que sin duda nos habrían destinado aquellos feroces antropófagos.

El otro lance ocurrió, no recuerdo precisamente la fecha, pero fué el día que salíamos del Pachitea al Palcazu; encontrándome á bordo del *Napo*, acompañado del capellán de la expedición, R. P. Fr. Vicente Calvo; se presentó, al doblar una vuelta del río, una erosa corriente que hizo retroceder al vapor como iera una pluma, empujándolo á un remolino que aba el agua, al chocar contra un enorme muro tilado de piedra que se levantaba del cauce de la ierda. Hubo un momento en que el buque se tumsumergiéndose de popa en el terrible remolino,—

percance crítico, que llenándonos de estupor, arrancó un grito de angustia de todos los labios: el P. Calvo, postrado de rodillas, imploraba la misericordia dívina, y hasta creo que se disponía ya á absolvernos, cuando usted, viendo, sin duda, pintado el espanto en mi semblante, me dirigió, con admirable sangre fria y con la sonrisa en los labios, las siguientes palahras de aliento que las he conservado grabadas indeleblemente en mi memoria: "Señor Prefecto, no tenga cuidado, que tengo bien aferradas en mi mano las riendas de mi corcel, y él obedecerá al freno." Y diciendo y haciendo, de un brinco, se pegó usted á la caña, á la par de los marineros, y pudo enderezar el buque; y poniendo la proa contra la misma corriente que nos había rechazado, al mismo tiempo que daba á la máquina la voz de reventarla, si era necesario, soltando todo el vapor, consiguió que el buque, que crujía y se estremecía por la extraordinaria fuerza que hacía la máquina, venciera dicha corriente, y continuara navegando tranquilamente hasta el puerto del Mayro, á donde casi simultáneamente que el *Putumayo*, al mando de su señor hermano don Darío Gutiérrez, de grata memoria, fondeó usted y lo saludó con veintiún cañonazos, que anunciaban al mundo la presencia, en aquel silencioso paraje, de los vapores precursores de la civilización y del progreso.

Espero de su amistad, y aun de su patriotismo, me favorezca con su pronta y franca contestación, y cuente siempre con la particular estimación que le profesa su antiguo y atento amigo seguro servidor.

BENITO ARANA.

Lima, Junio 17 de 1867.

Mi estimado señor y amigo:

Su casa.

Es en mi poder su muy apreciable de fecha 16 del presente, y veo por ella, con verdadero agrado, el que se dispone usted tomar todos los datos necesarios, formando un folleto, á fin de saber cuál de las rutas terrestres es la más fácil ó hacedera, para poderse trasladar de Lima á nuestras importantes regiones amazónicas, como, al mismo tiempo, la practibilidad de la navegación de ciertos ríos, en lo que, hasta hoy, existen diversidad de opiniones.

Antes de dar á usted mi opinión sobre el punto pertinente á que se refiere su citada carta, no puedo menos que felicitarlo por el laborioso trabajo que ha emprendido; pues comprendo perfectamente que su único objeto, al hacerlo, no es otro que el hacer conocer, por medio de datos científicos, como de hechos prácticos, la ruta más conveniente para verificar por tierra esos viajes, como asimismo la navegación más corta que pueda ponernos en comunicación con el Apostadero de Iquitos, y de consiguiente con rápida salida al Atlántico.

No dudo por un solo momento que trabajos de esta naturaleza, que desde luego honran á su autor, y obtenidos que sean los datos que usted solicita, darán suficiente luz en este asunto, tantas veces debatido, y sin que hasta hoy se haya podido arribar á un resultado práctico.

No puedo ni pretendo ser. ni mediana autoridad, en esta cuestión, y tan sólo alentado por los pequeños conocimientos que he podído adquirir durante mi permanencia de cuatro años en esos lugares, como jefe de uno de los vapores destinados á explorar aquellos ríos, accediendo á su pedido, me decido á manifestarle mi opinión.

Dos son las rutas terrestres que conozco para la traslación de Lima á Iquitos: una que, atravesando los departamentss de la Libertad, Cajamarca, Chachapoyas y Moyobamba, lo conducen hasta Yurimaguas, pasando por Balsa-Puerto, y allí se navega el río Huallaga hasta llegar al Apostadero de Iquitos; este viaje lo he verificado, y no es demás llevar á su memoria, que en él se sufren algunas dificultades, tanto por los malos caminos, cuanto por los infinitos vados que se tienen que hacer en los ríos, los que, con frecuencia, no se encuentran en condiciones favorables.

La otra es la que se practica por Huánuco y el Pozuzo, hasta llegar al Puerto del Mayro ó puerto General Prado.

Hasta aquí he tratado de las dos vías terrestres de que puedo certificar; ahora me concretaré á la posible navegación de los ríos Palcazu y Pachitea.

A fines de 1866, por iniciativa de usted, y como Prefecto del Departamento de Loreto en esa fecha, sublevado su espíritu por justa indignación, como todos los oficiales que vivíamos en aquella época en esas regiones, con la noticia del nunca bien deplorable acontecimiento del triste fin que tuvieron nuestros comparos de profesión. señores Távara y West, pues fueron muertos y comidos por los salvajes antropófagos del río Pachitea, se organizó, con una actividad digna de todo encomio de parte de usted, la expedición de los tres vapores *Morona*, *Napo* y *Putumayo*. Esta expedición, no sólo tenía la mira de hacer sufrir el merecido castigo á las tribus de los Cashibos en el río Pachitea, por el terrible atentado ya mencionado en las personas de los oficiales ya indicados; sino que tenía el doble objeto de practicar la navegación de exploración de los referidos ríos, para que el país supiese si aquella navegación á vapor era realizable, ó era una simple quimera.

Demás me parece hacerle á usted en esta carta una relación minuciosa de nuestras penurias, y de t dos los inconvenientes que tuvimos que superar, con era natural, en viajes de esta clase, que, sin duda a guna, eran los primeros que se hacían á vapor, des la existencia de esos lugares; pues usted era testi

presencial de todo, y con su autoridad entusiasta, nos animaba hasta hacer coronar nuestros esfuerzos, habiéndome cabido la suerte de ser el primero que fondeé en el Mayro el 1.° de Enero de 1867.

Al hacerle esta pequeña referencia, mi objeto no es otro que decirle, con la franqueza que acostumbro en todos mis actos, que la navegabilidad del río Palcazu, la encuentro impracticable en la estación del verano; pues en dicha época sus aguas, por decirlo así, desaparecen, quedando un pequeño cauce, que con dificultad serviría para las canoas de que hacen uso los indios; pues nosotros, al verificar nuestro viaje, lo hicimos en el mes de Noviembre (invierno en aquellos lugares). con abundante agua, lo que daba lugar á que nuestros tropiezos los hubiéramos salvado sin mayores esfuerzos, si las condiciones de los pequeños vapores no hubiesen sido tan deficientes, esto es, carecían de bastante fuerza en sus máquinas para poder superar las corrientes. La vaciante, pues, en el verano, es completa en ese río, y de consiguiente innavegable. No puedo decirle otro tanto del río Pachitea, el que lo creo navegable en toda estación, siempre que para ello se haga uso de embarcaciones apropiadas, quiero decir de poco calado y de gran poder en su máquina.

No obstante de lo expuesto sobre el río Palcazu, creo que la vía de Huánuco es conveniente, pues tengo noticias últimas que aquellos caminos se hallan muy mejorados, pudiendo facilitar al viajero muchas más comodidades que otra cualquiera, y no dudo que así sea, porque en el transcurso de treinta años es indudable que aquel debe haber mejorado notablemente, y lo corroboran así las referencias que á este respecto ha hecho el coronel Vizcarra en su último viaje al Mayro, tomando la ruta del Pozuzo.

Con lo expuesto, tengo el gusto de dejar contestada su carta, la misma que me daría oportunidad pa-
poderle hablar mucho sobre las regiones amazóni-
; pero me abstengo de hacerlo, tanto porque sobre
e tema se ha escrito y hablado demasiado, cuanto
rque deseo ser preciso en ésta, limitándome tan sólo
punto á que usted se refiere, y no quiero fatigar su
aginación, refiriéndole algunas exploraciones prac-

ticadas por mí en esas regiones, porque supongo que está usted al corriente de todas ellas.

No será demás, mi buen amigo, que antes de concluir ésta, le manifieste que siempre he tenido vivas simpatías por la parte oriental de nuestras montañas, no sé si á causa de haber pasado en ellas algunos años de mi vida, viviendo allí, trabajando por su verdadero progreso y engrandecimiento, y en donde he pasado las mayores penalidades de mi existencia, pues nunca omití ningún esfuerzo para llevar á cabo el fin que me proponía, cual era cooperar á la verdadera civilización de esas comarcas. Hoy vivo lleno de esperanza, mi espíritu se encuantra tranquilo, y con fe inquebrantable creo y espero que el Amazonas peruano será el porvenir de uestra querida patria; y le digo esto, porque lleno de verdadero júbilo veo que el ilustrado y actual Jefe del Estado, que hoy rige los destinos del Perú, ha tomado en consideración la importancia de esas regiones, conoce el emporio de sus riquezas y el valor real que tienen todos esos pequeños océanos que forman nuestros ríos; y en esta virtud, lo vemos sumamente solìcito y preocupado con la idea de la inmigración á esos lugares, con la apertura de buenos caminos y vías de comunicación; en una palabra, se le ve resuelto y lleno de entusiasmo para llevar á cabo, por cuantos medios sean posibles, el desarrollo industrial y comercial en esas apartadas selvas, dando coda clase de facilidades y concesiones; así es que, sea la ruta del Mayro, que en mi concepto la estimo como una de las más apropiadas, ó cualquiera otra, pues pudiera ser que me encuentre equivocado, lo que debemos desear es que, unidos todos, trabajemos con nuestros pequeños conocimientos, ilustrando esta materia, para que se hagan cuantos caminos sean necesarios, á fin de que muy pronto podamos tener una comunicación cómoda y fácil con nuestras montañas, y no lamentar, como actualmente sucede, por la enorme distancia que nos separa, los vergonzosos actos que se han desarrollado en el dedartamento fluvial de Iquitos.

Antes de terminar esta carta, debo á usted mi mayores agradecimientos por los términos tan honrosos con que me favorece en la suya, respecto de m

persona, y debo manifestarle que si algo he hecho en mi carrera, no ha guiado mi espíritu otro móvil que el fiel cumplimiento de mis deberes.

Aprovecho esta nueva oportunidad para reiterar á usted todas mis consideraciones y respetos.

Afectísimo amigo y S. S.

RUPERTO GUTIÉRREZ.

VÍA MAIRO

El éxito de la expedición exploradora de 1867, que resolvió el problema de la navdgabilidad á vapor de los ríos *Ucayali*, *Pachitea* y *Palcazu* hasta el puerto del Mayro, así como la importancia de la ruta terrestre del Pozuzo y Huánuco, como la más adecuada para comunicar esta parte central de la República con la hoya del Amazonas, fueron apreciadas en lo que valian, por el Supremo Gobierno de aquella época, como es de verse, en los importantes documentos oficiales que se insertan á continuación.

La opinión del país, en sus diversas manifetaciones, acojió con jùbilo la noticia de aquel fausto acontecimiento; y la prensa de la capital y la de todos los departamentos de la República, hizo entusiasta coro en ese concierto de aplauso nacional.

Todo hacía esperar que la Nación aprovecharía bien pronto de las ventajas que le ofrecia el gran descubrimiento. y á ese fin tendían las acertadas disposiciones del Gobierno. Fatalmente sobrevino una de esas perturbaciones políticas, tan frecuentes en este graciado país, que lo han traído al estado miserade postración y de ruína en que hoy se encuentra. gió otro orden de cosas; vinieron otros hombres, otras ideas; se crearon otros interes, y se dejó en pleto abandono la salvadora senda del Mayro, por de, tiempo ha, hemos debido encaminarnos en pos

de aquel depósito de inmesas riquezas, en reserva, que la previsora Providencia nos ha preparado, en la inconmensurable región Amazónica; y es allí donde están los elementos para la reconstrucción de nuestra situación económica, y en donde ha de operarse nuestra reacción y nuestra verdadera regeneración social.

Han trascurrido desde entonces, 30 años, y cabe preguntar ¿qué es lo que se ha hecho en ese lapso de tiempo, que justifique ó disculpe siquiera la incuria, por decir lo menos, con que se ha desdeñado la importantísima vía del Mayro? Nada más, hemos visto, que cuentos, historias, proyectos y conjeturas acerca de la probable navegabilidad del *Pichis*, el *Ena*, el *Penené*, el *Pangoa*, etc., con el propósito, seguramente muy plausible y patriótico, de proporcionar una salida hacia el *Ucayali*, por medio de esos ríos, á la fertil región de las moutañas de Chancamayo y demás comarcas circunvecinas; pero no sabemos que ninguno de los partidarios de esas vías fluviales, las hubiera navegado á vapor: lejos de eso, lo único que hay de cierto respecto de ese asunto es, que la comisión hidrográfica Tucker que hizo la exploración de esos ríos con los vapores nacionales que existían en el Apostadero de Iquitos con ese fin exclusivo, los declaró innavegables á vapor.

Lo que conviene para impulsar la prosperidad del rico valle de Chanchamayo, es expeditar el camino del ferrocarril de la Oroya que conducirá sus productos al Pacífico, que es por donde debe dárseles natural salida. Así lo han comprendido los mismos propietarios y agricultores de Chanchamayo, á juzgar por los clamorosos reclamos, que frecuentemente se insertan en los diarios de Lima, protestando del caprichoso empeño con que se irroga notables perjuicios á sus intereses, distrayendo en la ímproba empresa de perseguir la imaginaria navegabilidad de aquellos ríos, los fondos destinados al mejoramiento del camino á Tarma y la Oroya.

Los explotadores de caucho en el Amazonas son los mejores ingenieros del mundo para excursionar las montañas y los explotadores más científicos para reconocer los ríos, como que son eximios para pene-

trar en todos ellos con sus lanchas á vapor y aún en los estrechos caños que sean navegables, en busca del codiciado producto natural de nuestros ricos bosques del oriente; y no hay noticia de que á ninguno de esos insignes náuticos montañeses, se le haya ocurrido llevar sus lanchas, ni al *Perené*, ni al *Pangoa*, ni al *Pichis*, porque saben perfectamente que ninguno de esos ríos es navegable á vapor.

Tiempo es ya, pues, de que, dejando á un lado preocupaciones y mezquinas emulaciones lugareñas, é inspirándonos tan solo en el sentimiento patriótico del bienestar general del país, nos unamos en un esfuerzo común, mientras no se descubra otra ruta ó vía mejor, para penetrar fácilmente *á aquella tierra prometida*, por la puerta ya abierta, que se llama *Mayro*, y en donde está situado *el puerto General Prado*.

BENITO ARANA.

Del Mensaje leído por S. E. el Presidente de la Redúblíca, al instalarse el Congreso de 1867, tomamos el siguiente periodo:

"El segundo asunto es un gran acontecimiento
" que ofrece una brillante página para nuestra histo-
" ria y fecundos resultados para el porvenir. El joven
" y entusiasta Prefecto de Loreto, don Benito Ara-
" na, secundado por nuestros intrépidos marinos
" del Amazonas, ha venido á poner el centro de la
" República en comunicación con el Atlántico. Tres
" de nuestros vapores fondearon en el Mayro el 1.° de
" Enero, dejando abierta la mejor vía de comunica-
" ción y comercio para la porción más rica y poblada
" del territorio. Sabéis que la mejor riqueza futura
" del Perú se encuentra en sus posesiones orientales,
" y confío en que dictaréis eficaces medidas para im-
pulsar su prosperidad."

En la memoria que el distinguido estadista doctor n José María Quimper, Ministro entonces en el ramo Gobierno, presentó al mismo Congreso de 1867, se ıcuentran los siguientes períodos:

EXPLORACIÓN DE LOS RÍOS UCAYALI. PACHITEA Y PALCAZU

Hace muy poco tiempo, señores, que el Prefecto del Departamento de Loreto ha venido á sorprender á la Nación y al Gobierno con un gran descubrimiento.

La navegación por vapor de los ríos Ucayali, Pachitea y Palcazu, hasta el puerto de Mayro de la provincia de Huánuco, departamento de Junín, es ya un hecho, cuyos resultados serán grandes y trascendentales para el país y aún para el comercio del mundo, el día no lejano, en que se declare libre la navegación del Amazonas.

En meses pasados salió de Iquitos, á bordo del vapor *Putumayo*, una pequeña expedición con el objeto de explorar, hasta donde fuese posible, la navegación del Pachitea. Esa expedición tuvo un fin desgraciado. Después de vencer algunos inconvenientes, la expedición llegó á Chonta-Isla en el río Pachitea, y en ese lugar fueron asesinados por los salvajes cashibos, los oficiales Távara y West, jefes del buque explorador. Esta desgracia obligó á los expedicionarios á regresarse Iquitos; pero el Prefecto del Departamento que se hallaba en ese lugar, lejos de desalentarse con este ácontecimiento, pidió permiso al Gobierno con el doble objeto de emprender, desde luego la exploración y castigar debidamente el crímen cometido por los salvajes. Autorizado al efecto, zarpó de Iquitos el 10 de Noviembre de 1865 con los vapores nacionales *Napo*, *Putumayo* y *Morona* y después de haber hecho con ellos más de mil doscientas millas y de los trabajos consiguientes á una navegación de cincuenta días, llegó el 1.° de Enero al puerto de Mayro, distante setenta leguas de nuestra costa del Pacífico. En su tránsito y en el mismo lugar donde fueron alevosamente asesinados los oficiales Távara y West, tuvo ocasió de encontrarse con los saluajes cashivos, y de inflig les, en un combate de cinco horas, el castigo que m recían.

"La importancia de este descubrimiento no pue ocultarse á vuestra penetración. Él nos pone en inm

diata comunicación con las diversas provincias del Departamento de Loreto, que por la inmensa distancia á que se encuentran se hallaban casi separadas del resto de la República: él estrecha las relaciones entre aquel Departamento y el de Junín, limítrofe con el de Lima: él impulsará indudablemente el progreso de las vastas y ricas regiones que riegan estos ríos, afluentes todos del Amazonas; y él, en fin, nos pone en comunicación inmediata con el Atlántico, estrechándose por este, medio más y más nuestras relaciones con Europa.

"Todas estas ventajas son debidas al espíritu patriótico y emprendedor del joven Prefecto de Loreto don Benito Arana: espero que el gran servicio que acaba de prestar á la Nación será debidamente apreciado por vosotros."

CAMINO DE HUÁNUCO AL MAYRO

Con fecha 9 de Marzo de 1866, dispuso el Gobierno se continuase el trabajo del camino de Huánuco al Mayro hasta su conclusión: nombró para dirigir los trabajos una comisión compuesta de tres personas respetables y dispuso se entregase á ésta, la cantidad de cinco mil sóles. Desde entonces, el camino se ha trabajado con empeño, y se encontraba ya muy adelantado, aunque casi sin fondos, cuando el Prefecto del Departamento de Loreto, realizando la atrevida empresa de navegar los ríos Ucayali, Pachitea y Palcazu, fondeó en el Mayro con los vapores *Morona*, *Napo* y *Putumayo*, que componían la expedición. Este hecho de incalculables resultados y que ha venido á dar un valor inmenso á la riqueza hasta hoy estérii, de esta parte de nuestras montañas, ha motivado la resolución de 22 de Enero, en la cual se ordena entregar la cantidad de diez mil soles á la comisión directiva del camino de Huánuco al Mayro, á fin de apresu-
· la conclusión de la obra. Se calcula que esta suma
: bastante para el objeto á que se le destina; pero si
ultase insuficiente, no trepidará el Gobierno en pro-
cionar cuantos recursos fueren necesarios.

Ciudad, Junio 25 de 1896.

Señor Antonio A. D. Moffat explorador de las regiones amazónicas.

Su casa.

Muy distinguido señor:

Ya tenía un concepto muy aventajado de usted, por la lectura de su interesante conferencia dada en la Sociedad Geográfica, cuando una casualidad feliz me ha proporcionado el honor de conocerle y tratarle, aunque brevemente; pero lo bastante para poder apreciar su vasta ilustración y el espíritu esencialmente progresista que lo anima, para contribuír al adelanto de los pueblos y de las sociedades, donde quiera se encuentre.

Habiéndome informado en nuestra corta entrevista, de haber realizado usted su último viaje, emprendiéndolo á vapor, desde Iquitos, por los ríos Ucayalì, Pachitea y Palcazu, hasta el puerto del Mayro, y trasladádose de allí á esta capital por la ruta terrestre del Pozuzo y Huánuco; me permito la libertad de pedir á usted, si para ello no tiene inconveniente, su opinión muy ilustrada, respecto á las condiciones de navegabilidad de aquellos ríos, así como acerca de la viabilidad de la ruta terrestre; y si á juicio de usted, son aparentes, ambas vías, para establecer una pronta y cómoda comunicación entre esta capital y la región fluvial del Amazonas.

Suplico á usted se sirva excusarme el que haya molestado su atención con esta carta; y me es grato suscribirme su muy atento, seguro servidor.

BENITO ARANA.

Ciudad, Junio 26 de 1896.

Señor don Benito Arana.

Su casa.

Muy Señor mío:

Al dar á usted las gracias por el honor con que me distingue en su carta de ayer, le digo la verdad; quisiera tener mayor pericia en la lengua castellana para explicar mi íntima complacencia en conocer al antiguo explorador de aquellos lejanos ríos Pachitea, Palcazu, hasta el puerto Mayro, en cuya conversación, después de tantas vicisitudes, después de tantos dolores, después de tantos desengaños, yo he visto revivir al osado y joven Prefecto de Loreto de treinta años atrás.

La opinión de usted sobre una ruta terrestre más corta entre los dos Oceanos, es la más autorizada: es la misma del hoy coronel Vizcarra que en el año 1866 acompañó á usted en calidad de subalterno; es la misma opinión confirmada por el viaje que yo con este caballero acabamos de realizar.

Se puede repetir: la vía más corta y menos pobre de recursos entre Lima é Iquitos es la de Huánuco, Pozuzo, Puerto Mayro. Los rios Pachitea y Palcuzu son navegables, pero sólo parte del año.

Bien sé que hay personas que hablan del Pichis, Perené y otros ríos, dándoles el carácter de navegabilidad, propiedad que á los ojos de los expertos y más sensatos, parece imaginaria y apasionada; pero yo, con el testimonio de mi experiencia, me quedo con la opinión de usted.

Y ya que la ocasión tienta, le suplico tener paciencia y darme el placer de entretenerme con usted más largo tiempo.

Yo, mi distinguido señor Arana, tengo la pasión de los paisajes montañosos, lo que se explica en quien ha pasado el alba de su vida entre montañas. He hecho mis estudios en esa sonrisa de cielo, que es Nápoles, y

conozco la capital de la Liguria, esa Génova llena de palacios de mármol y de hombres tan fuertes y sólidos como sus palacios, construída en la misma falda de altísima montaña que estorba su ensanche, que la obliga á abrirse paso entre las rocas, que diríase quiere arrojar sus hijos al mar, como para obligarlos á lanzarse en busca de nuevas tierras, é ir á descubrir nuevos mundos; he visitado esa culta ciudad de Milán, que si bien asentada en llanura, tiene en su fondo, siempre al alcance de la vista, el panorama imponente de los Alpes, con sus cumbres nevadas; he hecho mis primeras excursiones á esos celestes lagos de Italia y Suiza, encerrados entre las montañas que Goëthe ha descrito en cánticos inspirados por su amor panteísta al universo, y Schiller animolo con la luz de su genio; he pasado después á España, y la he recorrido en regiones esencialmente montañosas, allí donde abundan, como dice Pereda, las montañas azuladas, las barrancas sombrías, los pueblos recostados en las vertientes, y desparramados, entre grupos de frutales, los bosques graciosos, donde se entrelazan los árboles, y los montes ceñudos y oscuros que parecen la imagen del dolor.

Es fácil, pues, imaginarse el interés con que emprendería mi viaje de Iquitos á Lima, por la línea puerto Mayro, Pozuzo, Huánuco, Oroya, esencialmente montañosa. Una sucesión no interrumpida de bosques, de valles, de montañas. Estas forman varias cadeñas, unas altas, de color plomizo, desnudas, algo uniformes y tristes, con los picos más altos, fríos como la nieve; otras más bajas extendiéndose en mil ramificaciones diversas, todas cubiertas de árboles, asumiendo formas caprichosas como las nubes que al caer de la tarde se amontonan en los horizontes del ocaso.

La vegetación es exuberante. Hay una infinita variedad de árboles, como debe haber especialmente allí donde se juntan y sé entrelazan las ramas de arbustos y de las plantas, hasta formar bosques im netrables; toda clase de aves y animales silvestr Hemos visto, un día, sobre una margen del Pachit un tigre hermoso, muy hermoso, el cual sorprendi tal vez, de verse visitado en esas solitarias costas,

fijó largamente; mas en su mirada no había la fiereza del tigre, sino la dulce altivez del león.

Nunca he lamentado como esta vez mi ignorancia de la flora americana, pues acostumbrado á los robles, á los plátanos, á los castaños, á los pinos, á las encinas de las montañas europeas, apenas si logré reconocer dos ó tres clases de árboles.

Pregunté á algunos habitantes en diferentes lugares, qué plantas predominaban, y se me contestó que el caucho era rey de aquellos bosques, que una vez poblados darían al país más riquezas que el guano y el salitre; y sobre todo, riquezas continuas y permanentes. Hay también el árbol de la cera, el marfil vegetal maderas valiosas de construcción, plantas tintoreas y medicinales.

Para dar más color al paisaje, que es variadísimo é imponente, no faltan en muchas aldeas las costumbres típicas, los tipos curiosos que llaman la atención del viajero. En los puntos de parada, los indígenas, cuando no huyen, le ofrecen á usted yucas, plátanos, pescado, chupe de plátanos ó papas, gallinas, tortas, y una bebida narcotizante llamada *mashato*. Las gentes de por allí cuentan maravillas de esta bebida, cuando se hace con todas las reglas del arte; yo, fijándome en las cabezas, bocas y manos de las vendedoras, me guardé muy bien de probar yo mismo si estaba hecha ó no con las reglas debidas.

Hay toda una colección de tipos que darían argumento para un hermoso capítulo de una novela de Zola, si á éste se le antojase de hacer un viaje por la montaña del Perú. En las mujeres como entre los hombres, se ven todas las gradaciones del color oscuro, desde el negro que empieza á dejar de serlo, como el café á medio tostar, hasta el moreno que se aproxima al blanco, con toda la escala que puede formarse con el color negro ó el color bronce. Pero entre las mujeres hay tipos más horribles que entre los hombres. No
an las de facciones correctas, de cara ovalada, que
lan un primer cruzamiento y dejan entrever que
ro cruzamiento saldrán ya las mujeres, cuya her-
ra admiramos; pero no faltan las de nariz acha-
de ojos hundidos, de labios gruesos, de pómulos

salientes, como no faltan las que siendo ya feas de por sí, han sido más deformadas por el tatuaje y por la viruela, que causa estragos entre esas gentes que viven entre la humedad y la suciedad, sin preocuparse de las reglas más elementales de la higiene. Entre los hombres hay también los de cara ancha, de frente deprimida, de nariz aplastada, los que ostentan los signos característicos del cretinismo, de las razas inferiores. ¡Cuán conveniente sería que se hiciese algo para mejorar la condición de esa gente, qne al fin son los naturales trabajadores de esa región, para modificar sus costumbres!

En cambio, están abandonados á sí mismos, explotados por todos, sin promesa ni esperanza de mejoramiento, al cual no aspiran tampoco por su indiferencia más que musulmana.

Los que no estén persuadidos de los beneficios de la inmigración, vayan por la montaña; allí verán á qué altura se encuentran las poblaciones entregadas casi exclusivamente al elemento indígena, y eso que aun el comercio más alto, los trabajos más difíciles son desempeñados por extranjeros, en su mayor parte italianos.

Una inmigración seriamente favorecida, robustecería el elemento indígena, y le daría civilización y hábitos de trabajo, á merced de una colonización racional que tuviese por base el principio de la *cooperación*, y por único tribunal jurídico el *act correns* y el *homestead*.

Los productos beneficiados en el país mismo, fomentando las industrias existentes, estimulando la creación de otras, con leyes protectoras y convenientes, proporcionarían un estado de prosperidad real en la economía nacional.

Un elemento de vida nueva puesto en el corazón del Perú, sería un poderoso concurse para la realización de una vía interoceánica, daría vida á tantos m les de productores del Pozuzo á Huánuco, y sería un prenda de paz contra innovaciones violentas, prem turas y anti-económicas.

Los momentos son excepcionales; las grandes i ciativas se imponen, y el campo de acción que se ofr

ce al Gobierno es escabroso y vasto, sin duda, como lo reclama el pensamiento del verdadero hombre de Estado, que en esta circunstancia puede mostrar su temple, su conocimiento completo del país, y su anhelo patriótico por servir tantos altos intereses nacionales.

¿Pero?....

Con el mayor respeto, soy de Ud. atento y S. S.

A. A. D. MOFFA.

Ciudad, Junio 23 de 1896.

Señor coronel don Samuel Palacios y Mendiburu.

Su casa.

Muy respetable señor y amigo:

Considerando que no sólo es oportuno, sino también útil y hasta necesario, en estos momentos en que tan vivo interés ha despetado la importancia de las regiones amazónicas, ilustrar la discusión acerca del tema sobre la mejor vía de comunicación entre la capital y la sección fluvial del vasto y rico territorio del Oriente de la República; me ocupo en recoger datos, documentos auténticos y opiniones de acreditadas competencias; reunirlos en un sólo cuerpo. en la forma de un libro, que ya ha empezado á editarse, y que en breves dias saldrá á luz.

Con tal propósito, me permito consultar su ilustrada opinión sobre esta importante cuestión.

Evidentemente, que en ella, la opinión de usted, señor Coronel, es de la mayor autoridad; y no creo que sea una lisonja de mi parte, al asegurar que todo peruano capaz de discernir un voto sincero de justicia y mérito debido, reconoce en usted el espíritu entu-

siasta, audaz y emprendedor que ha desplegado en sus atrevidas excursiones por nuestras montañas.

Usted tiene nociones mucho más correctas y muy superiores á las mías, de las vías fluviales del Pichis, que no conozco, y del Mayro, porque son de reciente data los reconocimientos que hizo usted de ambas, en su calidad de Prefecto de Loreto y después de Huánuco, y puede, por tanto, emitir una opiniou muy fundada respecto de ellas.

Si no estoy mal informado, usted bajó por el Pichis, acompañado de un personal técnico que estudiara sus condiciones de navegabilidad; así como reconoció usted también la vía del Mayro, por los ríos Palcazu y Pachitea, cuya navegabilidad á vapor fué demostrada prácticamente por la expedición exploradora que en I.° de Enero de 1867 arribó al puerto del Mayro, con los vapares nacionales *Morona*, *Napo* y *Putumayo;* habiéndome cabido la dichosa suerte de presidir esa expedición, que fue la primera que dió á la nación la voz de quedar abierta esta puerta, para penetrar por ella á aquel emporio de riquezas de la inmensa y expléndida zona del Amazonas.

Espero confiadamente, señor Coronel, tanto de su reconocido patriotismo, siempre dispuesto á contribuír á todo lo que encarne verdadero interés nacional, como de su bondadoso carácter y sus finas maneras, que hacen de usted un cumplido caballero, se sirva favorecerme con su contestación, que ha de ser una interesante y preciosa página del libro que me propongo dar á luz.

Anticipándole mis agradecimientos, me complazco en suscribirme su muy atento amigo S. S.

BENITO ARANA.

Lima, Junio 27 de 1896.

Señor don Benito Aarana.

Muy rsspetado señor:

He recibido con fecha 20 del presente mes, una carta de usted, cuyos términos de afecto agradezco mucho, y que está inspirada en el deseo que usted me manifiesta de conocer mi opinión sobre la siguiente cuestión: *¿Cuál es la mejor vía de comunicación entre esta capital y la sección fluvial del vasto y rico territorio del Oriente de la República?*

En respuesta, me es grato decirle á usted lo siguiente:

Si la frase *sección flluvial* que usted emplea, se refiere á determinar con ella toda la región hidrográfica que está dentro de los límites del Perú, entonces mi opinión es, que la mejor vía de comunicación entre esta capital y nuestros ríos orientales, es la que actualmente se trafica por Cajamarca, Chachapoyas, etc. Esta opinión está fundada en la observación; porque ese camino es el único traficado, lo que demuestra que es el más conveniente para satisfacer las necesidades que crean las relaciones de comercio, de administración, etc., que actualmente existen entre los pueblos de aquella región y nosotros.

Si la frase *sección fluvial* la usa usted para determinar los ríos navegables que, geográficamente, se encuentran más próximos á la capital de la República, entonces mi opinión es que la mejor vía de comunicación que existe actualmente, es la que va por Huánuco á la colonia Pozuzo y al río Mayro; porque es la única que tiene aplicación como elemento de progreso
l desarrollo de la colonia del Pozuzo; quiero decir,
esta colonia cambia sus productos con los habitan-
del Pachitea y del Ucayali por esa ruta, la que
existe, sin la menor duda, debido á ese pequeño
ico.

Pero si el problema que usted plantea, es el de *na-*

cionalizar los recientes pueblos que se encuentran en las márgenes de nuestros ríos, entonces la cuestión es muy compleja y su solución corresponde á los estadistas mejor que á los exploradores; porque la unidad territorial se mantiene por el imperio de la fuerza ó por las relaciones de recíprocas conveniencias.—¿Cuál de estos términos nos conviene adoptar?

Sin que yo me atreva á darle á usted,—cuyo saber y experiencia me inspira gran respeto,—una opinión sobre este punto, deseo que usted me permita suponer, que el temperamento que debemos adoptar es el de *crear relaciones de recíprocas conveniencias entre los pueblos de Loreto y el centro de la República.*

Muchas personas piensan que para este fin, lo primero que debe hacerse es caminos; y de este pensamiento ha surgido la siguiente cuestión: *¿cuál es la mejor dirección para construir un camino que ponga la capital en comunicación con algún río navegable?* De esta cuestión se han desprendido otras muchas; por ejemplo: ¿Es navegable el río Pachitea? ¡Lo es el río Tambo? ¿Los ríos Pichis, Palcazu, son navegables? Opiniones muy encontradas han respondido á estas preguntas. Algunos exploradores han dicho: el río Pichis es navegable; por consiguiente lo es el Pachitea. Otros han replicado: el Pichis no es navegable en ninguna estación, y el Pachitea sólo puede navegarse en la de lluvias. De esta controversia resulta que es preciso determinar cuál es el río navegable al que debe dirigirse el camino para saber la dirección que éste debe tomar.

Yo creo que hay algún fundamento para suponer que el río Pachitea, con ciertas precauciones, puede navegarse, lo mismo que el río Tambo; bajo esta suposición, la idea del Pichis queda eliminada, y sólo persisten en el problema estos dos términos: ¿Es mejor el camino por Chanchamayo y el Perené al río Tambo, ó debe preferirse por Huánuco y Mayro al río Pachitea?

Considero esta cuestión completamente resuelta por la "Peruvian Corporation"; una vez que esta Sociedad ha empezado á colonizar las márgenes del río Perené. Las colonias agrícolas establecidas y sostenidas por la citada Sociedad, en su desarrollo encontra

rán muy pronto las aguas del río Tambo, y entonces nos darán una noticia sorprendente, *que estamos en comunicación con un río navegable, por un camino que han construído todos los ricos hacendados establecidos en las márgenes del Perené.*

Resuelta, pues, á mi juicio, por la "Peruvian Corporation" esta cuestion, se comprende que debemos ir al Pachitea por Huánuco y Pozuzo; puesto que, no siendo el Pichis y Palcazu –según he supuesto—ríos navegables, es por Huánuco por donde resulta más cerca el citado río Pachitea.

Si además de estas consideraciones, le agrego que para ver traficado el camino entre el Pozuzo y río Mayro, bastaría solamente que el Supremo Gobierno estableciera una guarnición militar de 400 hombres en la confluencia de los ríos Palcazu y Pichis; entonces se comprende lo fácilmente que puede resolverse el problema de la comunicación entre esta capital y el río Pachitea; porque se crearían causas de tráfico que perfeccionarían los caminos que existen, dándoles garantías de estabilidad.

Tal vez por este procedimiento pueda establecerse un sistema de colonización por medio de una inmigración, que arranque de Lima y vaya progresivamente extendiéndose hasta la hoya del Amazonas.

Tal vez por este procedimiento puedan establecerse vínculos entre los pueblos de Loreto y nosotros, con los cuales se establecerían relaciones de recíproca conveniencia, las que, desgraciadamente, no existen.

La conveniencia patriótica de pensar sobre todo esto, resalta más en el cuadro del porvenir, si se piensa que la "Peruvian Corporation" *no acepta á los peruanos como colonos del Perené.*

Reasumiendo lo expuesto para formular una opinión concreta, puedo decirle: la cuestión que Ud. propone es compleja, toca resolverla á los hombres de tato y de experiencia. Sométala usted á ellos, señor rana, con la perseverancia patriótica que singulariza l carácter de usted.

Soy su amigo respetuoso.

SAMUEL PALACIOS Y MENDIBURU.

Ciudad, Junio 23 de 1896.

Señor Capitán de Navío don José Sánchez Lagomarsino.

Su casa.

Apreciado amigo:

En las pocas ocasiones que me ha cabido el honor de cambiar con usted ideas respecto á la importancia de las regiones amazónicas, he podido admirar el perfecto conocimiento qne tiene usted del estado en que actualmente se encuentran y de cuan al corriente está usted de todo lo que se ha hecho en el sentido de desarrollar el floreciente comercio que hoy se ve en ellas; que revela la plausible contracción con que se ha dedicado usted á estudiar lo concerniente al progreso de aquellas ricas comarcas.

Persuadido, pues, de sus ideas avanzadas sobre el particular y del claro criterio con que discurre usted acerca de los mejores medios que debieran emplearse para impulsar el adelanto en todas nuestras fértiles montañas; y recordando, además, que también fué usted uno de los fundadores del apostadero de Iquitos, en donde prestó á la nación sus servicios profesionales; y que fué allá, cuando aún éramos jóvenes, donde tuvo el gusto de conocerle y entablar las relaciones de la cordial amistad que nos ha ligado desde entonces; me permito solicitar la opinión que tenga usted respecto á la mejor vía para establecer la comunicación entre la capital y la región fluvial del oriente; siendo la mía por la del Mayro y la ruta terrestre de Huánuco y del Pozuzo; y sobre cuyo tema me propongo dar á luz un libro, que será simplemente una colección de datos auténticos y de competentes opiniones sobre la materia, entre las cuales y en prestigio de mi obra, deseo colocar la muy ilustrada de usted.

Suplicándole se sirva favorecerme con una pron contestación, me es grato saludarle afectuosamen repitiéndome su afectísimo amigo, seguro servidor.

BENITO ARANA.

Chorrillos, Junio 30 de 1896.

Señor don Benito Arana.

Lima.

Muy señor mío y amigo:

Tengo el agrado de acusar recibo á su atenta comunicación de fecha 22 del presente, por la que haciendo recuerdos sobre mis opiniones con referencia á los problemas que se necesitan resolver para fundar el progreso futuro de las regiones Amazónicas, y los mejores medios que debieran emplearse para conseguir su impulso eficaz; me pide le exprese por escrito cual es mi creencia sobre la mejor vía de comunicación con la capital de la República, siendo en concepto de usted, preferible, la terrestre de Huánuco á Puerto Mayro.

Funda usted su presunción en la utilidad de mis ideas, atendiendo al estudio que siempre he hecho de esas ricas comarcas y de haber sido fundador de la navegación del Amazonas y de la ciudad de Iquitos, hoy próspera, aunque amenazándonos de emancipar de la jurisdicción nacional.

No es esta la única vez que me permito escribir sobre la manera de llevar en forma debida la corriente civilizadora á esas hermosas arterias montañas, que han reclamado desde que quedó establecida la navegación con nuestras naves de guerra, el año de 1864; la inmediata circulación con el corazón del país, como el único medio de dejar complementado el plan del Gobierno del General Castilla; esto es, que al abrir aquel centro de riquezas al mundo industrial y comercial, á costa de tantos caudales invertidos por el Erario, se hiciese sentir á la vez, la acción inteligente, protec- y colonizadora del Perú.

Con la vehemencia con que he tomado siempre os los asuntos relativos á mi País; escribí un largo culo en el periódico La Opinión Nacional el nueve gosto del año pasado, del que le remito un núme-

ro, con motivo de ocuparse EL COMERCIO de secundar el pedido ya acentuado en Iquitos de ser declarado la capital de Loreto, como exigencia premiosa deducida de su posición topográfica, una vez que su vida y desarrollo comercial la había colocado á la vanguardia de la atrasada ciudad de Moyobamba.

Esto me movió pues á hacer pública historia de lo que pasaba en Loreto; de cuanto había sido causa la incuria de nuestros estadistas y lo que importaba tender la mirada inmediata sobre ese territorio al que lejos de haber seguido fomentando y ayudando en su desarrollo, se le había abandonado antes de su edad viril, sin dejarle siquiera la enseña de la Patria á los que debiera recordar para agradecerle que le dió el ser.

Con estos antecedentes señalaba entonces los peligros del porvenir y proponía los medios que había indicado cuando se decidió mi nombramiento como Prefecto de aquel Departamento el año de 1887, y que por razones independientes de mi voluntad no tuvo lugar mi viaje.

Aunque el propósito concreto de su carta sea saber mi opinión sobre cuál vía sea mejor para unir la capital de la República con Loreto; no puedo dejar de tomar el tema que hoy preocupa al país, para hacer recordar las causas que han producido los efectos del escándalo en Iquitos, cuyo acontecimiento puede defraudar todas las esperanzas concebidas por el patriotismo, de ver engrandecidos esos territorios llamados por la colonización por la industria, el comercio y la explotación de sus misteriosas riquezas, á formar con la madre Patria, en el trascurso de los años, una poderosa nación.

Hé ahí pues un ideal patriótico al que es preciso contribuír, poniendo todos y cada uno el contingente que se tenga.

Por esto al contestar su carta; creo ayudarlo en generosa empresa haciéndole conocer mis apreciaciones por el artículo á que me he referido y aprovechado de la ocasión que ella me ofrece, ampliarlas h que la atención pública se siente alarmada con la evolución federalista de Iquitos, cuya calaverada, al s

consentida, puede causar al Perú su completo abatimiento como Nación en Sud-América. No estando nuestro país preparado en sus propios centros para semejante organización política, menos lo están esas apartadas regiones, aún sin desarrollo completo.

De manera que para curar las impaciencias legítimas de los que allí creen ver indiferencia en el Gobierno Nacional, sobre su suerte, precisa ejercitar los medios de aproximarlos á todo trance, física y moralmente; esto es, favoreciendo con perseverancia la inmigración; emprendiendo sin descanso, á la vez, la apertura de vías de comunicación apropiadas, para unir aquellas regiones con los distintos Departamentos de la República, con los que la naturaleza les tiene canales preparados para formar de este rico Perú, un cuerpo indivisible, en el cual pueda circular la vida nacional como la sangre en elcuerpo humano; pero para completar este cuadro, se hacen indispensables leyes protectoras especiales y al frente de los destinos de esas vírgenes regiones, hombres inteligentes, activos y patriotas.

Contrayéndo al objeto especial de su carta, sobre la confirmación de que la ruta terrestre de Huánuco á Puerto Mayro, es la mejor para establecer la comunicación de Loreto con la capital de la República; puedo decirle, de que con las autorizadas opiniones que ha consulado ya, de mis compañeros de profesión, señores Carrillo, Carbajal, Raygada, Gutierrez, etc., y aún la emitida por usted mismo, como explorador de los ríos, serían bastante para obtener ese convencimiento; sin empargo voy á poner mi pequeño contingente en este interesante debate que en la actualidad es de vital importancia.

Ya desde el siglo pasado los audaces padres Jesuitas de las Misiones del Ucayali, habían resuelto el problema de la comunicación del Amazonas con la capital del Virreinato, por los ríos Pachitea, Palcazu, hasta Mayro y en seguida por el Pozuzo á Huánuco, que se hubiese conocido otro camino, hasta el presente siglo en que las exploraciones del río Tambo por el infatigable ingeniero señor Wertheman en 1874, después de repetidos estudios siguió por el Perené al

valle de Chanchamayo después de superar grandes dificultades con una inmosa vuelta; asimismo sólo por los años del 73 la comisión hidrográfica presidida por el Contra-Almirante Tucker, hizo sus exploraciones al río Pichis hasta un lugar próximo al cerro de la Sal y valle de Chanchamayo, dejando situado en este río un puerto con su nombre.

Ya sabemos cuanto se ha hecho para buscar una trocha que nos llevase de Chanchamayo al citado puerto sin éxito conocido.

De manera, pues, que es un hecho real y positivo, de que el camino más traficado y conocido para conducirnos á Iquitos en el más corto plazo y con menos dificultades, es hoy por hoy, el de Huánuco y Pozuzo á Puerto Mayro. Justo es su entusiasmo de dejar esto probado, puesto que á U. le cupo la gloria, siendo Prefecto de Loreto, de haber llegado en los primeros vapores que surcaron el Palcazu á Puerto Mayro, aprovechando las grandes crecientes de aquel río.

Solo ha faltado, pues, el establecimiento completo de esa comunicación, empleándose los trabajos constantes y permanentes que requieren las selvas para hacerle desaparecer sus obstáculos hasta hacer fácil el tráfico.

Por esta ruta se han dirigido siempre al Amazonas los sabios exploradores, las comisioues científicas extranjeras y aún la comisión hidrográfica que presidió el señor Tucker en su viaje á Iquitos, antes de dar comienzo á su comisión exploradora el año 67, y, en fin, muchos otros entusiastas cooperadores del progreso de nuestra región amazónica, entre los que podemos citar al activo coronel don Emilio Vizcarra, que varias veces ha tomado esa vía de Loreto á Lima, como estudio de sns condiciones para contribuir á formar una sociedad que establezca el tráfico á vapor en forma, en cuanto sea posible por allí.

Si esto es evidente y no tenemos otros camir conocidos y traficados por el Centro que es este, y l el Norte de Moyobamba á Yurimaguas, por Bal puerto y Tarapoto; estos los puntos objetivos para tablecer nuestra comunicación con Loreto, en est momentos en que es preciso hacer activa la acción g

bernativa sobre Iquitos; sin perjuicio de las exploraciones de los caminos al río Pichis cuyas dificultades aún no se han podido superar.

Lo mismo podemos decir de los caminos del Perené, cuyos pooblemas son aún más complejos, por la importancia de los centros á donde tendrá que comunicarnos.

Del Chanchamayo al Pichis que nos hará salir por el Pachitea y del Chanchamayo al Perené que nos hará salir al Ucayali por el Tambo, hay grandes esfuerzos que hacer, que sólo dependen de los misterios del tiempo, como también para ver resueltos los problemas de nuestra comunicación, con aquella red de ríos navegables separados de nosotros por las cordilleras y en donde, como el Urubamba, tenemos otra esperanza para unir nuestro Departamento del Cuzco por hermosos y ricos valles con las márgenes del Amazonas, aún más inmediatas al Atlántico por medio de un ferrocarril de corta extensión del río Camisea al río afluente del Urubamba, Purus y por donde tenemos ya colonización según concesión del Gobierno el año 91 á una sociedad francesa á donde por consiguiente debe llamarnos nuestra atención hoy, que se intenta nuestra desmembración.

No creo haber incurrido en extralimitación al contestar su carta, toda vez que no solo en las circunstancias actuales debemos ocuparnos de caminos simplemente, sino de estudiar y hacer conocer la importancia de los inmensos territorios á donde deben llevar los Gobiernos su acción administrativa.

Espero dejar de este modo satisfecho el propósito de U. al pedirme mi opinión sobre la región amazónica y sus caminos.

Soy de U. su atento amigo y S. S.

J. Sánchez Lagomarsino.

Ciudad, Junio 23 de 1896.

Señor Coronel D. J. M. Pereyra.

Su casa.

Muy apreciado amigo y señor.

Próximamente se dará á luz un libro mío, que, en verdad, no tiene otro mérito, que ser una colección de cuantos datos y documentos autenticos me ha sido posible reunir, así como de las opiniones más autorizadas que hay en el país para dilucidar la cuestión importante, sobre cuál sea la vía mejor para la comunicación entre esta capital y la floreciente región fluvial del Amazonas.

Trotándose, pues, de un asunto que se refiere al adelanto de nuestras montañas, no es posible prescindir de la persona de usted, y mi obra se resentiría de un notable vacío si careciera del valioso concurso de su competente é ilustrada opinión. Porque nadie que conozca á usted ignora que es el hombre de las montañas, por excelencia; el Intrépido é infatigable explorador de ellas; que ha empleado gran parte de su vida en recorrerlas por el Sur, por el Centro y por el Narte, y que conoce, por tanto, como pocos, su verdadero importancia, y sabe lo que conviene hacer para que el país pueda reportar las ventajas que todas ellas prometen por la exhuberante fertilidad de sus terrenos, y por los ricos productos naturales que encierran sus vírgenes selvas.

Usted ha sido uno de los primeros y más entusiastas exploradores de las regiones de Chanchamayo; quien fundó el pueblo de la merced, centro hoy asiento de las empresas agrícolas que ya se desenvuelven en gran escala, en aquel valle feraz. Usted, pulsado por su genío investigador, y variando de elementos, acometió también la atrevida empresa de penetrar en los rios Perené y Pichis, que los navegan aguas abajo en balsas; y aun tengo entendido que

vó sus investigaciones del género, al Mayro y los ríos Palcazu y Pachitea, siendo más tarde Prefecto del Departamento de Huánuco.

Todos estos antecedentes, y otros de que no hago memoria por el momento, dan á usted una indisputable competencia para emitir su opinión, puede decirse, facultativa, respecto á la vía que, á su juicio, sea la mejor, para establecer la apetecida comunicación entre Lima y la región amazónica.

Ruego á usted se tome la pensión de favorecerme con una pronta respuesta, y cuente con el reconocimiento de su muy apreciador y atento amigo y seguro servidor.

BENITO ARANA.

Casa de usted, á 28 de Junio de 1896.

Señor don Benito Arana.

Ciudad.

Muy señor mío y amigo:

Accederia gustoso á la petición que me hace usted en su favorecida de 22 del presente, si el conocimiento exacto de los ríos Pichis, Palcazu y Mayro, me permitiera expresarle una opinion concreta acerca de la vía más corta para llegar de esta capital á la región fluvial del Amazonas peruano; pero, desgraciadamente, no he explorado los citados ríos, y sólo tengo noticias de que los RR. PP. del convento de Ocopa, incansables exploradores de esas regiones, después de repetidos estudios prácticos, han adoptado la del Mayro, como la más conveniente para ir desde Lima á las riberas del Uca-

is trabajos de exploración, iniciados el año 1848, pocos, y no merecen los honrosos conceptos con me favorece usted. Sólo he explorado el Marañón, en su origen en el nudo de Huallanca, donde se le

conoce con el nombre de río Queropalca, ó Ñupe, hasta más abajo de Balsas, en el camino de Cajamarca á Chachapoyas; el Huallaga, que no es navegable á vapor, sino en balsas, desde Uchisa hasta Juanjui; el Perené, hasta el cerro de la Sal; el Madre de Dios y el Marcapata, su afluente; y el Ucayali, desde el puerto de Chacanares, en la provincia de la Convención, hasta su confluencia con el Marañón, y desde allí hasta Iquitos por el Amazonas; de este último puerto regresé por la misma vía al punto de mi partida

El deseo de estudiar la posibilidad de navegar el Ucayali ó Urubamba, en todos los dias del año, me hizo permanecer quince meses en sus orillas, observándolo en las épocas de creciente y vaciante, y como resultado de mis investigaciones sobre el terreno, adquirí el convencimiento de que este río sólo puede ser surcado por vapores pequeños, durante todos ellos, hasta la confluencia con el Cumaría, afluente que recibe por el Oriente, situada en la mitad de la distancia que separa la del Pachitea de la del Tambe. En los meses de vacíante, no pueden avanzar los vapores hasta la parte alta, y por consiguiente, no les es posible entrar al Tambo, al Perené ni al Ene.—Hago esta afirmación, porque á fines del mes de Junio medí la diferencia del nivel entre el Tambo y el Urubamba, y la operación que practiqué, acompañado del señor don José Benigno Samanez, que en aquella época navegaba el Ene, resultó que el primero de los ríos se precipitaba al segundo por una gradiente de 12 °/₀ imposible de vencerse por ninguna embarcación á vapor.

En la época de creciente, sì pueden penetrar al Tambo vaporcitos de cuatro pies de calado y de gran poder, porque la mucha cantidad de agua que arrastra el Urubamba, represa la de aquel río, y hace desaparecer la diferencia de nivel.

El Pachitea, que surqué algunas millas, en el mes de Julio, no ofrece aquel inconveniente insalvable, es, en mi humilde concepto, mucho más fácil de navegar que el Tambo.

Por lo demás, creo que la idea de buscar una salida por el Pichis es digna de aplauso, porque si se consigue, será èsta una nueva vía que nos ponga en c

municación directa con el Ucayali, y una vez conocida se podrán apreciar sus ventajas, sobre la del Mayro, que hasta hoy es la única frecuentada.

Aprovecho esta oportunidad para reiterarle las protestas de un sincero aprecio, con que soy de usted atento amigo y S. S.

JOSÉ MANUEL PEREIRA.

Que el puerto *General Prado*, situado en la confluencia de los rios Chuchurras, Mayro y Pozuzo, origen del Palcazu, y desde donde arranca la navegación á vapor, es, de todas las arterias fluviales del Ucayali, hacia la parte central del Perú, el punto navegable más próximo á Lima, no cabe la menor duda; y es un hecho constituído ya en autoridad de cosa juzgada, como diría un jurisconsulto, y forma ya lo que se llama *opinión*. Así lo reconocen y testifican, con sus opiniones, las personas más competentes que existen en el país, las más capaces para poder juzgar, con buen criterío, esta cuestión.

De manera, que puede establecerse que el Mayro es el límite de la navegación á vapor de entre los indicados afluentes del Ucayali; por consiguiente, es de la más correcta lógica deducir, que hoy por hoy, y mientras no se haga algún otro descubrimiento, es esa la única vía fluvial que reune las condiciones precisas para la más pronta y fácil comunicación entre esta capital y la zona amazónica.

No obstante, y siquiera sea por vía de estudio y aun para ilustrar algo más la cuestión, vamos á analizar ligeramente las teorías que sustentan los partidarios de otras vías. Por hoy, daremos la preferencia á lel Perené: ya le tocará su turno al Pichis, para ar luego la cuestión bajo otros aspectos de conveıcia nacional, ocupándonos también de los caminos ıexplorados hasta aquí, y de los que están en esıativa de explorarse.

Entremos en materia.

Vano sería el intento de ir á desenterrar de entre el polvo de los archivos del convento de Ocopa, que sin duda es la mejor fuente de información en este caso, antecedentes históricos, datos ó referencias por el estilo, que no existen, que pudieran autorizar la creencia de la posible navegabilidad del río Perené; lejos de eso, las tradiciones más remotas que se tienen allí, acerca de las excursiones que en diversas épocas se han emprendido por los Padres misioneros del Ucayali, hacen conocer que jamás pudieron surcar con sus canoas, más allá de las veinte millas que únicamente son navegables las aguas del Perené, desde su desembocadura en el río Tambo. Después de ese pequeño trecho, y lo que sea en el resto de su larguísimo y sinuoso curso, son innumerables é invencibles los obstáculos que la naturaleza ofrece, desde las caidas, rápidos, cascadas é islas de que está sembrado el lecho de ese río, hasta las vertiginosas corrientes que se cruzan y entrelazan, burbujeando y formando remolinos al chocar el agua contra los muros acantilados de piedra de que se compone la mayor parte de sus márgenes, y que se multiplican á medida que se viene avanzando hacia las regiones elevadas de las gradaciones de los Andes. De tal manera, que los misioneros hicieron completo abandono de esa vía, convencidos de que es absolutamente inaparente para el objeto que perseguían de salir por ella al valle de Chanchamayo, camino á Ocopa; así como por idéntica causa prescindieron también de las demás vias; decidiéndose definitivamente por la del Mayro que, por la correcta navegabilidad del Pachitea y del Palcazu, es la única y mejor practicable y por donde siempre se ha hecho y se hace actualmente el tráfico entre Ocopa y las misiones del Ucayali; quedando los proyectos de las otras rutas catalogados en la sección de los romances y de las leyendas.

El caballo de batalla de los modernos partidarios de la vía del Perené, es la expedición del ingeniero d Arturo Wertheman en 1876, quien efectivamente b (entiéndase bien que hablamos de bajada, porque h sustancial diferencía entre bajar y surcar un río) balsas el Perené, y salió al Ucayali por el Tambo siguió su viage á Iquitos, en donde fué recibido c

el aplauso que merecía la atrevida empresa que había realizado.

El señor Wertheman, al decir del señor Raymondi en su obra "El Perú," es un genio, por su ilustración, su ciencia, y sobre todo, por el espíritu audaz, emprendedor é intrépido que lo caracterizan. Creemos que este concepto del Sr. Raymondi encierra bastante justicia; pues son buenos ejemplares del carácter audaz y entusiasta del Sr. Wertheman, las atrevidas exploraciones que hizo del Cahuapanas, el Bongorá y de otros lugares en el alto Marañón ó inmediaciones del famoso pongo de Manseriche; como es igualmente la muy peligrosa que, como se ha dicho, hizo del difícil y esquivo Perené; asi como también es evidente que ha enriquecido la geografía del Perú con sus observaciones científicas, determinando las respectivas posiciones astronómicas de cada uno de los parajes que ha recorrido en sus viajes.

Nosotros hemos leído una vez y otra vez, con detenide interés, el opúsculo ó folleto que escribió el señor Werteman, insertándose en él un diario detallado de todos los incidentes ocurridos en esa exploración, que de bajada y en balsas hizo del Perené; y ciertamente que nada hay en él que pueda inducir á formar la opinión de la posible navegabilidad de ese río: por el contrario, en ese diario se esmera el Sr. Werteman en describir, hasta con los realces de su carácter enérgico y fogoso, los infinitos é insuperables obstáculos de que está erizado el lecho de ese río, que bastan para persuadirse de que la navegación por él es absolutamente imposible, no digo á vapor, porque tal cosa sería ya la locura, pero ni aun en embarcaciones menores, sobre todo de surcada, porque lo que sea de bajada no sería un portento que alguna vez las balsas, que son unos palos amarrados unos con otros, fueran arrastradas de cualquier modo por las corrientes, no obstante las dificultades topográficas del río. Sin embar-
el Sr. Wertheman no siempre pudo salvar con sus
lsas esos obstáculos; habiéndose visto obligado, en
s de una ocasión, á mandarlas desatar, entregar los
os á discreción de las corrientes y cascadas; tenien-
él y sus compañeros que hacer la marcha por tie-

do, que acompañó al Sr. Wertheman en su famosa expedición del Perené, porque habríamos podido consultarle su opinión, seguros de que, como buen patriota, é inspirándose tan sólo en lo más conveniente á los intereses de la nación, nos habría dicho del dichoso Perené las verdades del barquero, capaces de despertar á todos los ilusos que andan soñando con esa fantástica vía fluvial; pero, desgraciadamente, no sabemos si por entusiasmo é impulsado por su natural afición á las atrevidas empresas de montaña, ó porque acaso estuviera ya saboreando aquí una de esas deliciosas situaciones, que hacen acariciar proyectos de suicidio; lo cierto es que nuestro amigo se ha ido incorporado en la expedición Jessup, que guía el señor doctor Capelo, que á la fecha debe estar *capeando qne se las pela*, los barrancos y otros pequeños obstaculillos, que no pueden faltar en el trayecto que tiene que recorrer por la trocha que se le va abriendo, antes de llegar á las riberas del mágico Pichis; porque todo el que ha viajado por nuestras montañas altas, sabe que abundan en esos terrenos los más raros y caprichosos accidentes topográficos: es aquello todo un sistema de cordilleras, que van deprimiéndose gradualmente hasta que se desciende á la planicie de los ríos que, como el Mayro, estén ya comprendidos dentro los términos de la *Pampa del Sacramento*, de aquella riquísima é inmensa llanura que, á semejanza del océano, presenta horizontes insondables. Pero el Pichis aun no se encuentra en ese caso, por lo menos en la parte á donde se dice debe arribar la expedición; porque allí corre todavía encerrado entre cadenas de serranías, y es de presumirse que la navegación por sus aguas no sea tan bonancible que digamos. Sin embargo, el Sr. Capelo debe tener sus muy buenas razones y convicciones á conciencia cabal, cuando, si es cierto lo que se dice, se propone conducir por esa vía fluvial, y hasta embarcadas en lanchas á vapor, llevadas en piezas desde esta capital, á las huestes guerreras del coronel Jessup hasta dejarlas *plantadas* en el Macicea del Ucayali.

En fin, no hay metafísica igual al tiempo, para poner en claro las verdades; y hemos de vivir muy poco, si no vemos el resultado de esa expedición y el n

do como el señor doctor Capelo realiza esa octava maravilla del mundo.

BENITO ARÁNA.

Lima, Julio 7 de 1896.

Informe práctico del Doctor Augusto Durand á la Sociedad Colonizadora y de Navegación Oriental.

Huánuco, Abril 16 de 1896.

La urgente necesidad de abandonar esta población á las pocas horas del regreso de la expedición al Mayro, para dirigirme á mi lejano fundo de la montaña, me impidió presentar inmediatamente el informe de la exploración que la "Sociedad Colonizadora y de Navegación Oriental" tuvo á bien acordar y que se ha llevado á término con feliz éxito.

En el decurso de esta expedición, preciso es apartarse del sistema empleado en todos las de su género y encerrarla en las límites de lo realizable, de lo práctico, con abstracción entera del cúmulo de descripciones edénicas y cálculos fabulosos, que son la causa de que la empresa que acometemos sea sólo un ideal, desde hace dos siglos, apesar de que ella es base real, positiva, de engrandecimiento. Ahogadas, pues, las ilusiones, hijas de la imaginación y cuyo perfume embriaga á los inocentes, sólo debemos inspirarnos en la factibilidad.

Sin que pueda tildárseles de pesimistas, los hom-es no deben de emprender, en ningún orden de co-, obras que no tengan resultados efectivos, por lo mo que en todos sus propósitos están obligados á ltiplicar esfuerzos y no ahorrar sacrificios. Sacrifi-s y esfuerzos perdidos y que sólo excitan la irrisión ndo las empresas son del género que nos ocupan y

en la que hay desproporción magna con los elementos para realizarla.

Inútil conceptúo exponer el curso del viaje que emprendimos de esta ciudad el 12 del pasado mes, para llegar ese día al pueblo de Panao, desviándonos hacia el S., en el siguiente al de Chaglla, recuperando el rumbo hacia el N. E. y entrar á Muña, de donde nuevamente verificamos una gran desviación al Sur para llegar al Pozuzo.

Es inoficiosa esa descripción, porque de ningún modo puede preferirse, para la construcción de un camino á un lugar navegable, esa vía que prolonga, casi duplicándola, la distancia entre Huánuco y el Mayro, aun en el caso de rectificarla por el río Marcán y la quebrada de Tomayrica.

Pero nos fué necesario desviarnos á Panao para llegar á Muña, por la carencia de puente sobre el Huallaga, en Cormilla, destruído por los indígenas panataguas en la época de la revolución; y de Muña fué preciso pasar al Pozuzo, tanto por estudiar esta vía, como por ser de rigurosa lluvia la estación, y que sólo permitía transitar por los senderos accesibles.

Nuestra permanencia en la colonia alemana fué de dos días, que hube de pasarlos en cama atacado de violenta enfermedad, lo que no obstó para que mis compañeros doctor Patrón, señores San Miguel, Lora, Corbacho, Oneglio, J. Durand y el Mayor Ballesteros, hicieran un estudio de ella, y especialmente del rumbo que siguen las cadenas de cerros que avanzan de Huancabamba á Huayruro.

Del Pozuzo, atravesando el río Huancabamba, tomamos dirección Norte y llegamos á su cumbre, que se denomina Mirador, distante once millas, y desde donde se divisan las Pampas del Sacramento, á las que descendimos después de caminar cuatro millas. Todo este trayecto lo hicimos cabalgados, pues del Pozuzo se encuentra construído un magnífico camino que ancho, sobre terreno casi todo firme, deleznable a nas en una milla, y que tiene una gradiente del 4 ciento que permite la construcción de una línea fér Este camino, construído desde 1867 por mi señor padre, recién hoy, y á los 25 años, ha sido limpi

sin que antes haya sido traficado, ni por los colonos, con la frecuencia que era de esperarse.

La obstrucción del camino en las Pampas del Sacramento, nos obligó á abandonar las cabalgaduras y extraviar muchas veces la senda para atravesarla por su extremo Sur y arribar á las márgenes del río Palcazu. A pocos kilómetros de éste, hallamos la desembocadura del río Mayro, y á menos distancia aun la del río Pozuzo, donde pudimos observar el tronco del caudaloso Pachitea.

Durante la semana que parnecimos en esa region, bajamos este río, surcamos el Palcazu, tomamos todos los datos que pudieron proporcionarnos los vecinos de esas regiones, principalmente el Sr. D. José Carmen Meza, que desde remotos años hace la travesía desde Iquitos y el Ucayali al Mayro, y nos dotuvimos bastante en hacer un prolijo estudio de la zona, aparte de las apuntaciones exactas de la región fluvial.

Demás es rectificar aquí lo que es universalmente conocido. Cuanto se ha dicho de esos valles inmensos es exacto. La región escogida por la Sociedad para colonizarla es inmejorable. El extremo Sur de las Pampas del Sacramento, recostado en las márgenes del Palcazu y del Pachitea, junto al puerto Mayro y frente á la cadena del célebre cerro de San Matías, es un trozo inconmensurable de la naturaleza, si es permida la expresión, y que ofrece una fecundidad tal que nada puede comparársele en el universo.

El clima, el río, la vegetación, los reinos animal y vegetal, hacen de la región del Mayro región sin par.

El clima cálido y húmedo á la vez, por un contraste maravilloso, es saludable. El río que la baña es magestuoso é indiscutiblemente navegable por barcos de bastante calado y capacidad. Con una expontaneidad pasmosa, la vegetación es abundante en árboles de caucho, shiringa, coca, café, copaiba, cascarilla.

el reino animal, la caza y la pesca pueden constir por sí solas fuentes de grandes industrias. En el neral es tradicional la riqueza aurifera que contielas entrañas de la cadena del cerro San Matias.

El establecimiento de la colonia en esa zona sería, de fecundos resultados prácticos; pero subordi-

nando la prosperidad de aquélla á la *construcción de una vía* de comunicación cómoda con Huánuco, y al establecimiento de la navegación á Iquitos ó cuando menos á Sarayacu.

¿Puede construirse un camino corto y cómodo al Mayro y establecerse la navegación desde este puerto al Ucayali, de tal modo que sea esta vía la más conveniente para comunicar la capital de la República con las regiones amazónicas?

¿Puede la Sociedad acometer tal empresa?

He allí el lado práctico de la cuestión.

El estudio prolijo que hemos hecho de los lugares recorridos, los datos exactos de comisiones exprofesamente enviadas en varias direcciones de caminos practicables, y la lectura de cuanto se ha escrito sobre el camino al Mayro, nos da el convencimiento de que es de fácil construcción un camino que, corto y bueno, haga del Mayro un puerto mucho más próximo de Lima que el supuesto en el río Pichis, y con inmensas ventajas que también existen, hoy mismo, por el camino actual; pues es notorio que á pesar de haber hecho el trayecto con grandes rodeos, en pleno invierno, á pie, desde el Mayro al Pozuzo, hemos regresado desde el Pachitea á esta ciudad, los señores San Miguel, Oneglio, J. Durand. dos ordenanzas y yo, que lo hubiéramos hecho en dos. sí por hallarse obstruído el camino de la Pampa del Sacramento, no hubiéramos devuelto los caballos, y por hallar puente en Cormilla hubiéramos caminado 10 leguas en vez de 18 por Panao.

Esta ciudad, el pueblo de Muña y el embarcadero del Mayro están á una misma latitud, según los datos tomados por nosotros, y que coinciden con la de los ingenieros Backus y Maning; luego, el camino más próximo tiene que ser el que siga la paralela. Construído hoy un camino de primera clase hasta Muña, siguiendo esa línea y que á la vez forma la del río Huallag es de sentido común el prolongar aquél en idéntica dirección, sin desviarlo hacia el Sur ó sea al Pozuzo.

La distancia de Huánuco á Muña es de 10 leguas por el camino recto y construído ya, y la que existe de Muña al Mayro es de 8 leguas.

Este hecho, comprobado por el cálculo de distancias por la longitud de Muña y el Mayro, y en una escala de 40 leguas por elevación por las de 20 en grado. lo que es bastante exagerado, es más evidente aun por el resultado de excursiones verificadas desde Silla, proximidad de Muña, hasta el Mayro. Son pues 18 leguas, 54 millas, las que hay de Huánuco al Mayro.

En nuestro concepto han sido dos los motivos por los que la atención de dos generaciones, que trabajan con tezón con idéntico fin, no se hayan fijado en esa vía: 1.° El incomprensible afán de proteger el Pozuzo (semejante al de los Gobiernos con Chanchamayo), desviando casi un grado geográfico al Sur el camino, y por quebrada angosta é inaparente; 2.° El informe desfavorable dado en la primera expedición de Muña hacia el Mayro, que incurrió en el error de elevarse en la cadena de cerros del Tambo de las Vacas, en vez de seguir una línea que forme un ángulo recto con la dirección que toma el Huallaga desde Muña, por lo que hubo de encontrar obstáculos insuperables para el camino, siendo el más serio la existencia de grandes cerros de peña viva, que hoy puede dominarse merced á la dinamita.

La construcción del camino de Muña al Mayro. pondría á la capital de la República á 61 leguas,—sin incluír la distancia á la Oroya,—de un puerto magnífico que se halla muy avanzado hacia el Oriente, y sobre un río navegable en toda época del año. Para que la Sociedad se persuada de la superioridad de esta vía á la del Pichis, basta anotar las distancias que hay de la Oroya al Pará por una y otra región:

De la Oroya al Cerro de Pasco.....	23	leguas.
Cerro de Pasco á Huánuco.....	20	,,
Huánuco al Mayro.....	13	,,
Mayro á Iquitos	308	,,
Iquitos á Tabatinga.....	100	,,
Tabatinga al Pará.....	576	,,
Total, 3,120 millas ó	1040	leguas.

De la Oroya á Tarma	6	leguas.
á Chanchamayo	14	,,
á San Luís de Shuaro	7	,,
á Azupizú	16	,,
al Chivis	22	,,
al Anacayali	13	,,
á Iquitos	320	,,
á Tabatinga	100	,,
al Pará	566	,,
Total, 3,192 millas ó	1064	leguas.

De la Oroya al Mayro	64	leguas.
Id. al Pichis	78	,,

Aparte de las distancias, debe tenerse en cuenta la inmensa dificultad que ofrece el terreno accidentado de las riberas del Pichis, para construirse un camino, y el no ser navegable ese río en las vaciantes.

Si se quiere, pues, una comunicación directa y rápida con el Atlántico, debe escogerse la que hemos recorrido y que dista menos, aun para Tarma, que la consabida del Pichis, por lo que hay que concluír en que el puerto de esa ciudad es el Mayro, *más próximo* á Tarma, por Oxabamba, que el sitio verdaderamente navegable del Pichis.

Tratándose, pues, de abrir paso del centro del Perú hacia el Atlántico, el Mayro es el único camino que se impone y que debe excitar el interés nacional, pues no se procura una vía provinciel que al buscarse para Tarma no se encontraría otra que la del Callao, que es el verdadero puerto de esa población. Estas consideraciones en nada amenguan el valiosísimo valle de Chanchamayo ni á la importante ciudad de Tarma, llamada á gran prosperidad por el patriotismo y capacidad que tanto distinguen á sus laboriosos hijos.

Por el presupuesto adjunto se ve que el costo la apertura del camino, por la vía más próxima ascie de á la suma de S/ 80,000, pues desgraciadamente h que formarlo—en más de 15 kilómetros—sobre ro viva. El gasto es fuerte, pero el camino será eterno libre de derrumbes y pantanos, que es condición

más apetecible en los caminos de montaña. El establecimiento de la colonia y de la navegación por medio de tres lanchas á vapor, costaría, según puede verse en el presupuesto, también adjunto, S/ 121,000. Son pues más de 200,000 soles los que la Sociedad necesitaría para emprender la obra que ha originado su formación.

En tales condiciones, ¿debe continuar su propósito?

Si ella, además de las sumas que pudiera acumular --- que nunca ascenderían á aquélla --- contase con la decidida protección del Gobierno, debería imponerse los mayores sacrificiós por intentarlo. Pero desatendido, abandonado este Departamento, en cuyo favor ni siquiera se ha cumplido una resolución legislativa por la que debiera enviársele una comisión de ingenieros; ostensiblemente fomentada la vía del Pichis, la que á la vez cuenta con la formidable propaganda de la prensa, especialmente de *El Comercio*, é inspirada en motivos que no podríamos neutralizar, es inútil proseguir una tarea hoy irrealizable.

Conformémonos, por ahora, con fomentar á esos cincuenta ciudadanos de Ambo que han quedado en las márgenes del Pachitea, formando las bases del futuro emporio y que nos ha cabido la suerte de asentar. Resignémonos á esperar días más felices---quizás los del siglo XX---para conseguir el raro privilegio de obtenir lo justo y asistir al triunfo completo de una reacción fecunda.

AUGUSTO DURAND.

Conferencia familiar para la Sociedad geográfica

Señores, ¿que cosas se requieren para juzgar rectamente de la mejor ó peor calidad de distintos frutos ó manjares? Tener buen paladar y haberlos gustado todos. ¿Què condiciones se requieren en un juez para dar un fallo justo, sobre una causa cualquiera, sometida á su tribunal? Tener una ciencia competente, y conocer á fondo la materia ó razones en que se fundan los distintos litigantes; de lo contrario, si se fija solamente en las razones ó alegatos de una de las partes, sin querer examinar los de la otra parte, se expone á dar una sentencia la más injusta, la más falsa y perjudicial. Según esto, preguntaré también: ¿qué se requiere para emítir un juicio recto sobre las cualidades de distintos caminos, que partiendo de un mismo punto, se dirigen á un mismo lugar? Se requiere ser imparcial, tener sanos los cinco sentidos y haberlos andado todos personalmente; solamente así se puede formar y emitir un juicio recto y adecuado sobre la materia.

Y los señores que en estos dias con tanto entusiasmo se han lanzado á la arena, defendiendo cada uno su camino con preferencia á los demás, ¿reunen por ventura estas tres condiciones, ó á lo menos siquiera la última? No por cierto; de lo contrario jamás perderìan tanto tiempo, tinta y papel, en defender una cosa como cierta, cuando falta todavía tanto para que esté bien probada. Los que conocemos prácticamente los distintos caminos que hoy están en cuestión, no podemos menos de reirnos y compadecernos de las exageraciones, errores y disparates de que abundan los artículos de los periódicos referentes á esta materia. Se buscan padrinos, se evocan folletos antiguos decretos de ahora treinta años; se hace hablar y anda á los Padres misioneros por variadísimas sendas, con si sus pisadas pudiesen allanar los cerros y quebrad. y enderezar aquello que el Omnipotente ha dejado to: cído. Todo esto y mucho más se pretende probar c

los enmarañados discursos á que me refiero; pero, ¿dónde está la verdad? Es preciso hacer lo que Diógenes: tomar una linterna, y hasta un báculo, y dirigirnos personalmente á la montaña, recorrer desapasionadamente los tres ó cuatro caminos en cuestión, y después de haber regresado á Lima y ayunado una cuaresma, tomar la pluma y decir sinceramente aquello que hemos visto y tocado, como nos lo dice la conciencia y exige el respeto que se merece la sociedad. Solamente así podremos afirmar con seguridad y honradez, cuál de los referidos caminos (que partiendo de la Oroya y dirigiéndose á Iquitos) es el más corto, y que ofrece menos dificultades.

Ahora bien, señores, yo no pretendo que se me tenga por un hombre acabado en la materia, pero les presento mi patente por si acaso les satisface. Primeramente soy imparcial, pues soy extranjero (aunque hace 28 años que estoy en el Perú), y además, tanto me importa ir de la Oroya á Iquitos por la vía del Mayro, Pozuzo y Huánuco, como por Huancabamba, Pangoa y Chanchamayo. Mi profesión y ministerio me obligan á valerme indistintamente de estas diversas rutas, según las necesidades espirituales y temporales de mis prójimos. Cuando me han llamado á Huánuco por algún asunto espiritual, me he ido á Huánuco, y de allí me he pasado al Pozuzo; esto era muy natural y razonable. Cuando los hacendados de Huancabamba me han suplicado que fuese á visitarlos, lo he hecho con mucho gusto, y de allí me he pasado al Chuchurras y Palcazu.

Cuando la comisión inglesa me rogó que la acompañase á la exploración del río Perené, me presté también con la mayor voluntad, y llegamos hasta las Cascadas, las cuales nos imposibilitaron la navegación para el Ucayali, y nos regresamos todos á San Luís. Pero como nosotros, desde el siglo pasado, tenemos mucho interés en conservar los pueblos del Ucayali, y nemos necesidad de atenderlos y visitarlos todos los os, no podemos menos de discurrir y averiguar cuál e los distintos rumbos que llevan á aquella región sea el más corto y económico, pues que en esto nos va salud y el bolsillo. Y con esta idea, no nos fijamos

por qué departamento, ni por qué caminos debemos pasar, sino sobre todo: "cuál es más breve, menos pesado y más económico," y en esto creo que discurrimos como todos los demás hombres. Por estas y otras muchas razones que podría aducir, creo que se me puede tener por imparcial en la materia de que se trata.

En cuanto á la segunda condición, sobre la integridad y perfección de mis cinco sentidos, para observar los fenómenos físicos y configuración de los terrenos y ríos por donde paso, creo que nadie me la puede disputar; y todos los que me han conocido y tratado, tanto en Lima como en Iquitos, en Huánuco y Chanchamayo, en Huancabamba y el Pozuzo, pueden atestiguar mi competencia en este punto; y por ello debo muchas gracias á Dios; así me lo decía mi madre. Así es que, aunque algunas veces, por la urgencia de los negocios, he viajado y navegado estos distintos ríos y caminos de noche, pero las más de las veces he efectuado mis viajes con toda la calma y la luz del dia, fijándome en todas las circunstancias y curiosidades, así de los ríos, como de los caminos, haciendo mis apuntes, dibujando paisajes y costumbres, etc.; todo lo cual me ha servido y aun me sirve de mucha utilidad y complacencia.

Pasemos á la tercera condición, que es el conocimiento práctico de todos estos caminos, cuya preferencia se disputa; y puedo aseguraros, señores, que todos los tres ó cuatro caminos en cuestión, me son perfectamente conocidos, porque los he andado todos, y algunos repetidas veces. Si no bastara mi aserción, podéis preguntar á los señores hacendados y comerciantes que han tenido la bondad de favorecerme y hospedarme en mis muchos y variadísimos viajes por agua y tierra. Vía de Huánuco, Pozuzo y Mayro:—me hospedado en el Seminario, en el palacio episcopal, en casa del señor Pedraza, etc.; en Panao me he hosp dado en el Cabildo; en Cormilla estuve en casa del ñor Nicolás Blasido; en el Pozuzo todas las veces q he ido me he hospedado en la misma casa del señ cura don José Egg, en cuya amable compañía acc tumbramos pasar por lo menos tres días. En el Pa

cazu y Pachitea, nos hospedamos en casa de don Carlos Ganz, del cual he bautizado varios niños en distintos viajes. Vía del Cerro, Huancabamba y Chuchurras:—me he alojado muchas veces en la casa cural de Ninacaca, idem de Huachon, también en Chipa, en la cordillera nevada hemos dormido como hemos podido, á veces echados, á veces sentados y mojados, en chozas de pastores; este camino es atroz, lo he andado tres ó cuatro veces, y juré no pasarlo más. En Huancabamba me he hospedado muchas veces en la hacienda del señor don Pedro Rubio, de don Genaro Sánchez, del señor Potger y otros; en el Tingo, en casa del señor Müller; en Cajonpata no hay nadie donde se pueda uno hospedar, sino agua, barro y frío; creo que nunca he podido cerrar los ojos en aquel lugar. En el Chuchurras me he hospedado en casa de don Carmen Mesa.

Vía del Pichis, Chanchamayo y Tarma:—me he hospedado en la casa de comercio del señor Bernabé Saavedra (cerca de la quebrada San Lorenzo, río Pichis); idem en casa del chino Manuel Dasa (quebrada Aporoquial). Aun en el caserío que estaba frente del Anaquiali, y que parecía un pueblecito de caucheros; aquí encontré un explorador brasilero llamado Cristóforo Palombo.

Ríos Pachitea, Ucayali y Amazonas:—Sería larguísimo referir las casas y señores que me han favorecido y hospedado; pero no puedo menos de mencionar, siquiera por un sentimiento de la más profunda gratitud, la casa y familia de don Marcial A. Piñón, en Iquitos, que me ha tenido en su seno por espacio de veinte días, proporcionándome toda clase de comodidades y atenciones, hasta franquearme por dos veces el pasaje en su vapor *Mayo* hasta la boca del Pachitea. Igual testimonio debo prestar á los señores Carlos Fiscarral, Aladino Vargas, Carlos Ganz y Ricardo Hidal-

quienes no solamente me han hospedado, sino
ıbién me han prestado canoas y peones remeros
ɜ de una vez, de lo cual les estoy sumamente agra-
ido. Consta, pues, por todo lo dicho, que he andado
ɔnozco perfectamente las cuatro vías que partiendo
ɐ Oroya se dirigen al Amazonas ó Ucayali, por dis-

tintos departamentos, montañas y quebradas. En vista de esto, ¿podré decir la verdad sobre las cosas que he visto, andado y tocado? Creo, señores, que todos vosotros lo deseáis con vivas ansias; paso, pues, á poner á vuestra vista, en un pequeño cuadro, los cuatro caminos referidos, para que escogéis libremente el que más os agrade, como lo hago siempre yo.

Ante todo, os prevengo, señores, que todos estos caminos los hemos de andar pisando la tierra, y no colgados de las estrellas ó montados en globos; porque entonces quizá tendría que reformar mi opinión. Esto lo digo porque veo algunos hombres tan alucinados por las rayas y puntos de los mapas geográficos, que les parece que pueden desde su casa pronunciar un fallo matemático sobre la distancia real de cualquier punto del globo, y especialmente de nuestras regiones montañosas; esto es un error. Si todo el globo fuera uniforme como la cáscara de una naranja, podríamos contar con exactitud las leguas, mediante la regla y el compas; pero el Perú no es así; y conviene, además del mapa, tener en cuenta la configuración del terreno y los múltiples ríos que se deben vadear para llegar á un punto cualquiera; y según esto formaremos nuestros cálculos más exactos y aproximados. Según todo lo expuesto, aquí tenéis, señores, la verdadera distancia y jornadas de cada una de las cuatro vías controvertidas:

Vía de la Oroya, Huánuco y Mayro

Tiene 14 días ó jornadas y media.

1 de la Oroya á Junín. 2 de Junín á Carhuamayo. 3 de Carhuamayo al Cerro. 4 del Cerro á Huariaca. 5 de Huariaca á Ambo. 6 de Ambo á Huánuco. 7 de Huánuco á Panao. 8 de Panao á Acuña. 8 de Acuña Tambo de Vacas ó Sarria. 10 de Tambo de Vacas á Cueva. 11 de la Cueva á la Capilla del Pozuzo. 12 la colonia del Pozuzo á la Cueva ó Seso. 13 de la Cueva á la quebrada de Ángeles. 14 de la quebrada de Ángeles al Cascajo ó Pampa del Sacramento. 15 del Ca

cajo al puerto del Mayro se gasta medio día. Estas son las jornadas verdaderas que andan los Padres misioneros y demás cristianos de aquellas regiones, parte montados y parte á pie, y no se puede menos. Decir lo contrario es burlarse de los cerros, de los ríos, de las bestias de carga y de los hombres de razón que conocen y han andado por esa via.

Vía de la Oroya, Chanchamayo y Chuchurras

Tiene 10 jornadas.

1 de la Oroya á Junín. 2 de Junín á Ninacaca. 3 de Ninacaca á Huachón. 4 de Huachón á la cordillera nevada. 5 de la cordillera á Lucma. 6 de Lucma á Huancabamba. 7 de Huancabamba á Tunquimayo. 8 de Tunquimayo á Cajonpata. 9 de Cajonpata á San Antonio, ó media cuesta. 10 de este punto al puerto del Chuchusas en el Palcazu, se gasta también medio día.

Vía de la Oroya, Chanchamayo y Perené

Tiene 7 jornadas por agua y tierra; si anda todo por tierra, son 9 á 10 jornadas.

1 de la Oroya á Tarma. 2 de Tarma á Huacapistana. 3 de Huacapistana á La Merced. 4 de la Merced á Paucartambo. 5 de Paucartambo á Metraro ó Eñeno. 6 de Eñeno á Pampa Hermosa. 7 de Pampa Hermosa al principio de las cascadas, hasta la Providencia. 9 de la Providencia hasta el puerto de Wertheman, cerca del Pangoa.

Vía de la Oroya Chanchamayo y Pichis

Tiene 7 jornadas por tierra.

1 de la Oroya á Tarma. 2 de Tarma á Huacapistana. 3 de Huacapistana á la Merced. 4. de La Merced San Luís. 5 de San Luís á Anetsú ó Chuncarupabu.

6 de Anetsú ó Chuncarupabu á la entrada del valle del valle del Pichís, sea por las aguas del Chinvis ó del Unintoriaqui. 7 desde el principio del valle del Pichis al puerto Tucker. Estas dos últimas jornadas cuando pasé yo todavía no estaban trilladas, y tuve que abrirme paso con machete y brújula en mano. El Sr. Recabarren espero que tendrá la dicha de enderezar esa ruta, y entonces creo que saldrá más corta la distancia.

OBSERVACIONES PRECIOSAS SOBRE ESTAS CUATRO VÍAS

1.ª Camino de Huánuco y Mayro.—Desde la Oroya á Huánuco y Panao, el camino es regular y tiene recursos. De Panao al Pozuzo, el camino es malo y pesadísimo, tiene cuatro cuestas y otras tantas bajadas; sobre todo la cuesta Muñe es atroz, tiene como cuatro leguas de subida y otras tantas de bajada, con innumerables zigzags, escalones y palizadas muy resbaladizas. De Panao al Pozuzo no se puede contar sino con el fiambre que se trae en las alforjas, y el que lo hiciere de otra manera quedaría muy chasqueado. Son tres ó cuatro jornadas bastante despobladas. Del Pozuzo al Mayro son también otros cuatro días, que se andan á pie y llevando á las espaldas aquello que cada uno piense comer. Y llegando al Mayro ¿que se encuentra? Por lo común nada: ni balsa, ni cauce, ni casa, ni comida; así es que el viajero tiene necesidad ante todo de cargar su escopeta y dar algunas vueltas por aquellas pampas, para ver si puede cazar algo; después piensa en hacer balza, y en esto se gasta uno ó dos días; después de esto, ya no hay más remedio sino tirarse río abajo y venga lo que viniere. Algunas veces hemos pasado dos, tres y hasta cuatro días de riguroso ayuno, sin cazar ni pescar nada; otros días hemos tenido mucha suerte, y hemos comido con abundancia.

3.ª Vía de Huancabamba y Chuchurras.—De la Oroya hasta Huachón se puede contar con algo camino es regular. De Huachón á Huancabamba tres jornadas pesadas, despobladas y sin recursos; que pasar una cordillera de nieve perpetua. En Hu

cabamba se encuentra comestibles, los hacendades son muy atentos y generosos; saliendo de Hancabamba se anda cuatro jornadas á pie por monte desierto; hasta el puerto de Chuchurras tiene este trecho una cuesta muy elevada llamada Cajonpata, en cuya cumbre se anda como dos leguas por entre fango arcilloso; después comienza el descenso á las pampas de Pacalzu. Llegando al puerto del Chuchurras, se encuentra uno en las mismas condiciones que hemos dicho del puerto del Mayro.

3.ª Vía del Perené y Tambo.—Desde la Oroya á La Merced, buen camino y buenos recursos, sobre todo para el que quiera gastar plata; de La Merced á Paucartambo sigue todavía la cosa regular. De Paucartambo hasta el Pangoa ó puerto Wertheman son los apuros y trabajos. Se puede ir por agua ó por tierra; pero de ambas maneras este trecho (que es de cuatro días) pone grima aún á los gringos más atrevidos.

En efecto, si se hace el viaje por agua debe ser esto en tiempo de secas, y aun así tiene este trecho una multitud de malos pasos, en que perecen con frecuencia los mismos chunchos. Después de dos días de navegación, llenos de sustos y percances desagradables, nos encontramos en las Cascadas. Aquí no hay más paso para la embarcación, es preciso descargar las balsas y poner á nuestras espaldas todo lo que hemos llevado para el viaje, y comenzar á andar por tierra otras dos jornadas, hasta el punto que se encuentra cerca de la confluencia del Pangoa. Una vez llegados á este punto, ¿quién nos proporcionará balsas otra vez? En esto se han de gastar por lo menos dos días; uno en buscar y cortar palos, otro en pelarlos, clavarlos, etc. Así es como pasa realmente en la práctica; y ojalá que así fuese todavía, pues que siempre suceden percances imprevistos que retardan uno ó dos días más el viaje: esto tiene de inconveniente un trasbordo cualquiera en estos ríos de montaña.

Empero, si este trecho de Paucartambo al puerto [illegible] es de unas 20 leguas) se anda por tierra, es tam[illegible] en extremo pesadísimo, parte porque no hay ca[illegible]o, y parte porque hay que subir y bajar una mul[illegible]d de cerros, y vadear varios ríos bastante caudalo-

sos. Esta es la vía del Perené al Tambo, sea por agua ó por tierra.

4.ª Vía de la Oroya, Chanchamayo y Pichis.—De la Oroya á San Luis son cuatro jornadas cortas, se andan á bestia, camino regular, bien provisto de recursos. De San Luis á puerto Tucker, una vez que esté abierta y limpia la trocha, serán tres jornadas, sea á pie ó á caballo; todo por tierra. El trayecto por ahora está desierto, y aunque se encuentran algunas casas de chunchos, no hay que fiarse mucho de ellos, y así más vale llevarse consigo el correspondiente fiambre para estas jornadas. Llegados al puerto, hay que hacer lo mismo que en el Mayro y Chuchurras; hasta que se haya formado un pueblecito ó misión, como en San Luis.

ÚLTIMA OBSERVACIÓN

Desde el puerto del Mayro á la confluencia del Pichis y Palcazu, que se llama Pachitea, acostumbramos navegar dos días de bajada y seis de subida. Desde el puerto del Chuchurras hasta el mismo Pachitea son dos días y medio de bajada y ocho de subida. Desde el puerto Tucker hasta el mismo Pachitea son dos días de bajada y seis de subida; advirtiendo que las aguas de este último son mucho más mansas que las del Palcazu y Perené, y se prestan mucho mejor para la navegación; así lo dicen todos los que lo han visto y experimentado; y los que quieran probar lo contrario sin haberlo antes averiguado personalmente, como lo he hecho yo, se exponen á equivocarse mucho.

CONCLUSIÓN

Señores: me dispensarán si en esta conferencia no he tocado otras muchas particularidades que el interés personal y departamental quizá esperaba oír de mis labios. Soy amigo de todos y deseo la prosperidad de todos los departamentos y montañas del Perú, y deseo que cada departamento y cada provincia trabaje con empeño y constancia en abrirse camino para la montaña y punto que le esté más inmediato. Huánuco

be trabajar por el Pozuzo y Mayro; el Cerro por Huancabamba y Chuchurras; Tarma y Chanchamayo por el Pichis y Perené; Jauja, Concepción y Huancayo por el Pangoa; Huanta por Acos y el Cuzco por su Paucartambo. Y todos con verdad, unión y caridad, debemos darnos la mano para levantar la República del estado de postración en que se encuentra, y contribuír según nuestro talento y posibilidad á su mayor engrandecimiento.

He dicho, señores.

Fr. G. Sala.

El reverendo padre Sala de la orden Franciscana, nos ha obsequiado con una *conferencia* escrita para la Sociedad Geográfica de Lima, y que publica "El Comercio" en su edición de.....

Se propone el aludido sacerdote, sostener por ese medio, que un camino al río Pichis es el que, en menos tiempo nos pondrá en comunicación con la ciudad de Iquitos.

La base de su argumentación descansa en su competencia personal que destaca del cuadro que nos hace con datos de viaje y referencias á personas que existen en diversos lugares de la selva; en una palabra: *establece su competencia para dar autoridad á sus afirmaciones*

Nosotros creemos, y con nosotros lo cree mucha gente sensata, que el camino que se proyecta hacer, *debe conducir á un río navegable*: por consiguiente la primera exigencia debe ser determinar *el río* á dónde debe dirigirse el camino—¿Es navegable el río Pichis? ponde que *nó*.

Y el admirante Tucker, que dejó en el Pachitea su ncha *construida especialmente para exploraciones*— entró y navegó el río Pichis en *canoa*— responde que ; el capitán de navío don Eduardo Raygada, que tró al Palcazu y no se atrevió á penetrar al Pichis

con su vapor, responde que *nó*; el Comandanie don R. Gutiérrez, que cerca de un año, con su buque varado, en un lugar próximo á la desembocadura del Pichis—lo surcaba frecuentemente en canoas;—Responden, en fin, que *nó*—multitud de exploradores, más modestos que el reverendo padre Sala—que lo han navegado y recuerdan haber tenido necesidad, en el Pichis, de arrojarse al agua para desprender su canoa que se varaba á cada vuelta del río; en una palabra, existen muchas personas dignas de crédito que sostienen que el río Pichis no puede navegarse con vapores en ninguna estación del año; por consiguiente, es inútil pensar en un camino al Pichis, mientras no se demuestre que esas personas están equivocadas, y esa demostaación no puede ser otra que el *hecho* establecido por la navegación de un vapor.

Resulta, pues, perfectamente inútil la propaganda del referido sacerdote; una vez—nadie debe esparar—que el Supremo Gobierno siga gastando dinero en el Pichis sin verificar antes su navegabilidad.

Respecto á distancias, debemos hacer notar, que el padre Sala no proporciona en su conferencia un solo dato nuevo: todo eso y mucho más lo sabíamos ya, porque el seáor Villareal, que no necesita establecer su competencia, nos ha hablado sobre ellas, porque el ingeniero Wolff nos dice en la página 121 del primer tomo de la memoria que presentó el coronel Palacios que: tomando el río Antas, atravezando el río Palcazu, trasmontando los cerros Recarcaguten y embarcándose en el río Chivis, se llega al Pichis en cinco días útiles, haciendo un camino de 18 leguas, que costaria, según el presupuesto que figura en la misma memoria, página 129, *ocho mil setenta y cuatro soles*. De manera, pues, que la trocha Recabárren, que recomienda el padre Sala, es la trocha de la comisión Palacios, que recorrieron los señor Wolff, Barandiarán, Barreto y Menacho; una vez que entra por el río Antas y sale p río Chivis.

Esta trocha la conocía el padre Sala desde el 1890, porque fué en ella en donde abandonó á su s te la comisión Palacios, según consta de la citada moria, tomo II, página 36.

Esa trocha la conocía el padre Sala el año 1889, cuando hospedó en su convento á los jóvenes chalacos que, llenos de entusiasmo patriótico pretendieron, sin éxito, llegar al río Pichis.

Esa trocha la conocía el muy reverendo padre Sala, en 1882 cuado fué Capelo y *consultó* el rumbo, de lo que ha llegado á ser su celebérrimo camino al Pichis.

Esa trocha la conocia el padre Sala, cuando el hoy coronel Parra, con algunos jóvenes tarmeños fueron hasta San Luis de Shuaro, con la intención de ser conducidos por aquel humild e pastor de almas, á las aguas del tantas veces nombrado Pichis; y sin embargo - solamente hoy—cuando el señor Recabárren ha tomado el camino que señala la memoria del coronel Palacios, publicada en el año 1891, y verificado que por esa dirección se llega al Pichis en cinco días, es cuando el Padre Sala, envuelto en su túnica de humildad, toma la tribuna de la Sociedad Geográfica, para decirnos lo que ya estaba escrito en el citado documento oficial.

Así, pues, debemos aconsejar al Reverendo Sala, que se contraiga á la práctica de su ministerio, que bien la necesitan los chunchos del Pangoa, y que no se ocupe de llamar la atención pública, ni pierda su tiempo en asuntos extraños á su misión evangélica.

(Editorial de "la Opinión Nacional" de 13 de Julio de 1896.)

Ciudad. Julio 11 de 1896.

Rdo. P. Fr. Bernardino Gonzales.

Convento de los Descalzos.

uy respetado padre y mi amigo muy distinguido:

be muy bien S. P. que á mi me cupo la suerte
d el primero que resolviera el problema de la na-

vegación á vapor de los ríos *Ucayali*, *Pachitea y Palcazo*, por haber presidido la expedición naval que organizada también por mí en el Apostadero de Iquitos, como Prefecto entonces de Loreto, emprendió la penosa é incierta exploración de dichos ríos, que alcanzó exito feliz, arribando al puerto de Mayro el 1.° de Enero de 1867, con los vapores nacionales *Morona*, *Napo* y *Putumayo* que componían el convoy expedicionario.

Sabe asi mismo S. P. que durante los 30 años trascurridos desde entonces, se han hecho esfuerzos inútiles por llevar la navegación á vapor á otros ríos afluentes del Ucayali, que como el *Pachitea y Palcazo* descienden también de la parte central del Perú. Tales son el Tambo y el *Pichis* que fueron exploradas por la comisión hidrográfica presidida por el Almirante señor Tucker, que no pudo penetrar en ellos con los vapores del Apostadero que estaban á su disposición; habiendo tenido que limitarse á reconocerlos en canoas hasta donde le fué posible. Después de eso, se han hecho otras varias exploraciones, casi todas ellas. aguas ábajo, del mismo *Pichis*, y del *Perené* afluente del *Tambo*, con idéntico resultado negativo para la navegación á vapor.

Sin embargo, por móviles que en algunos casos me explico, pero que en otros no alcanzó á comprender, se ha hecho surgir la duda sobre si esas vias fluviales pueden ser preferibles á la del *Palcazo* para establecer una fácil y pronta comunicación entre esta capital y la rica zona del Amazonas.

S. P. convendrá en que es legítima mi personería para defender en este debate la vía del Palcazo, tanto por la prioridad que me corresponde respecto de ella como por el íntimo convencimiento que me asiste de que el puerto del Mayre es el punto más avanzado hacía á Lima, hasta donde ha podido traerse, hasta ahora, la navegación á vapor; siendo por consiguiente enteramente secundaría la cuestión sobre la ruta terrestre mejor viable á dicho puerto.

A demostrar aun más esta verdad, obedece la rea que he emprendido de dar á luz un libro, que no otra cosa que una colección de datos comprobados y opiniones autorizadas que he procurado consultar

las personas más competentes en la materia, que hay en el país-

No creo que haya nadie en el Perú que no reconozca con gratitud, en la persona de S. P. al ilustrado y virtuoso sacerdote que ha consagrado los anhelos todos de su vida al mejoramiento moral en nuestra sociedad, difundiendo en todas las clases de ella, la buena doctrina con su ejemplo y su palabra edificante; y que dando tregua á sus labores apostólicas ha sabido también darse tiempo para contribuir al adelanto material de esta patria que le es tan querida, emprendiendo la penosa y ruda empresa de explorar nuestras montañas del Oriente, cuya importancia para el porvenir y engrandecimiento de la Nación, ha descrito tan magistralmente S. P. en los luminosos artículos que insertaron los periódicos de esta Capital desde el año 80 al 86, y que reunidos en un cuerpo, se publicaron en un opúsculo el año 93:

Entre esos escritos, hay uno que embarga sobremanera la atención hacia la admirable penetración de S. P., que desde diesiseis años atrás, preveyó y anunció el peligro de separarse la región oriental del Perú; señalando al mismo tiempo, los mejores medios para conjurar ese peligro. Si los Gobiernos que se han sucedido, hubieran querido escuchar las sábias advertencias de S. P. acaso no habríamos presenciado el reciente y vergonzoso escándalo de Iquitos, que ha venido á aumentar el descrédito de este desgraciado país.

A más de sus conocimientos prácticos, tiene S. P. los que le han dado el estudio á que evidentemente se ha contraído de las exploraciones y distintos trabajos que se han hecho en nuestras montañas; y tiene por tanto ideas y conceptos definidos sobre este particular.

Con tal persuación, y contando con la bondadosa amistad que siempre se ha dignado dispensarme y más aún con su buena voluntad para contribuír á todo lo que signifique bien entendido interés nacional, ruego muy encarecidamente á S. P. se sirva favorecerme con su opinión, acerca de la vía fluvial y la ruta terrestre e, á su juicio, sea la más aparente para la mejor comunicación entre esta capital y la región amazónica.

Por la lectura de sus artículos del opúsculo de que

he hecho referencia, comprendo que S. P. tiene á la mano y ha consultado los informes y diarios de las exploraciones del Almirante Tucker, así como también el magnífico tratado que sobre misiones del Ucayali, dejó escrito nuestro inolvidable amigo el R. P. Fray Vicente Calvo, quien consagró doce ó más años de su vida á la exploración de los afluentes del *Ucayali* y de diversas rutas terrestres. Así es que S. P. está en posesión de los mejores datos para emitir una opinión concienzuda.

Me permito acompañar á S. P. un ejemplar de El Comercio del día 7, edición de la tarde, en que se inserta nn escrito del R. P. Fray G. Sála, que es por demás curioso en su forma y en el fondo; y que me abstengo de calificar con la severidad que podría hacerlo, por el respeto que me inspira el caracter sacerdotal que inviste; pero S. P. verá en ese escrito que el R. P. Sala, á vuelta de una relación poco circunspecta del modo como ha hecho sus viajes por las montañas, y de considerarse el único competente para ser oído en el debate de la cuestión *vias*, se exhibe como partidario de la del *Pichis*. Perfectamente, está en su derecho el padre Sala para decidirse por la vía que mejor le parezóa, pero no lo está él, que solo ha navegado en balsas y canoas, para considerarse más competente, para juzgar de la navegabilidad de los ríos, que nuestros jefes y oficiales marinos que durante largos años los han explorado en los vapores nacionales. A lo sumo, el padre Sala, podrá hablar, con la autoridad que le dan sus repetidas excursiones, de las rutas terrestres; pero no es ese el tema del debate ni el objetivo que yo persigo, sino demostrar que el *Palcazo*, por su comprobada navegabilidad á vapor, es la vía fluvial más aparente para la comunicación de Lima y la hoya del Ucayali y del Amazonas; siendo, como he dicho, muy secudario el punto referente á caminos de tierra.

De manera, pues, que el Padre Sala, sin fijarse bien en el espíritu del asunto que se trata de dilucidar, quiere llevar la discusión á un terreno extraño y que no es sustancial; deslizando en su discurso frases inconvenientes que no sientan bien en los labios de ur cerdote.

A este propósito, llamo la atención de S. P. h

el siguiente acápite del escrito del Padre Sala que dice: "Los que conocemos prácticamente los distintos cami- "nos que hoy están en cuestión, no podemos menos "que reirnos y compadecernos de las exageraciones, "errores, y disparates de que abundan los artículos de "los periódicos referentes á esta materia. Se buscan "padrinos, se evocan folletos antiguos y decretos de "ahora treita años."

Si estas frases, especialmente las del último periodo, significan una ironía que se refiera á mi persona, declaro que es una agresión tan injusta como inmerecida de parte del Reverendo Padre Sala que, cual Jupiter tonante, nos fulmina sus rayos, desde los cláustros del convento de Ocopa, tanto á mí como á los señores marinos que me han favorecido con sus opiniones, en la forma de una conferencia, al aire libre, dedicada á la Sociedad Geográfica; pero que se aparta mucho de la *vía de la verdad y de la caridad* como tan piadosamente la titula S. R.

Tengo el agrado de saludar muy afectuosamente á S. P. con todo el respeto que siempre le ha profesado su antiguo amigo seguro servidor Q. B. S. M.

BENITO ARANA.

Lima, Convento de los Descalzos Julio 13 de 1896.

Señor Don Benito Arana.

Muy estimable señor y amigo:

He recibido su grata que considero un deber contestar, no sôlo para corresponder á su sincera amistad contribuir, en mi pequeñez, á la grande obra de inés público que se proyecta, sino también por otro tivo que para mí es de un gran valor.

Cuando era Ud. Prefecto del Departamento de Lorelo, los PP. Misioneros del Ucayali fueron atrozmente calumniados, atribuyéndoseles los asesinatos de los dos oficiales peruanos Távara y West, muertos por los infieles Casihivos en el Pachitea. La prensa de esta capital, con tal motivo, se desató sin miramiento contra los PP. Misioneros, y hubo periódicos que hicieron extensiva la responsabilidad de estos crímenes á todos nuestros conventos. Enconces Ud., en calidad de Prefecto, se constituyó en el teatro de los acontecimientos, se informó de todas sus circunstancias y pudo tener evidencia de lo ocurrido. Penetrado de la inocencia de los PP. Misioneros, quienes, ni remotamente podían tener la menor participación en un hecho sucedido á gran distancia del lugar de su residencia, y todavía inmensamente más separados por el horror que les inspiraba el crímen perpetrado; se dirigió Ud. oficialmente al Supremo Gobierno exponiendo la verdad de lo ocurrido y asegurando la inocencia de los PP. Misioneros. Hizo Ud. más, públicó por la prensa una serie de artículos en los que puso muy alta la honorabilidad de los PP. Misioneros, y encomió los servicios que con abnegación y constancia prestaban al Perú, entregados á civilizar las tribus salvajes, sufriendo en su apostólico ministerio, multitud de privaciones y penalidades. Este servicio que Ud. ha prestado á nuestros conventos, los religiosos lo tenemos gravado en nuestro corazón, y aunque de fecha ya algo remota, yo no lo olvido nunca. No puedo, pués, negarme á su pedido, aun cuando poco valga lo que conteste.

Conoce también lo que Ud. ha hecho, el R. P. Fr. Gabriel Sala, y por esto no me cabe la meuor duda que ni remotamente se ha propuesto aludir á Ud. en su conferencia publicada y de la que Ud. me habla en su apreciada. Supongo que, en el momento de escribir la Coferencia, estaría el P. Sala impresionado por algo inconveniente que de cerca oiría, dejando correr la pluma, sin sospechar siquiera, que alguien pudiese ofenderse por las frases vertidas, algunas de las cuales no dudo hubiera él omitido al reflexionar el alcance que podían darle. Ruego á Ud. lo atribuya á la precipitación, más de ningún modo á mala voluntad, pues con

ta á todos, que el P. Salá no tiene más mira que el bien del país y contribuir á él en lo qué pueda; sin lastimar á ninguno de los que antes ó ahora se ocupan de la montaña.

Solo la excesiva bondad de Ud., ha podido reconocer en mí las cualidades que expresa en su apreciada, y aunque de ellas destituido, haré un efuerzo para exponer brevemente lo que opino sobre el punto fluvial y navegable mas inmediato á esta capital; si bien tengo yo esto formulado en el folleto publicado y de que Ud, me habla.

Sobre este punto, la competencia de Ud. es inegable, pues aparte de su ilustrada inteligencia, los estudio prácticos hechos en aquellas regiones, le dan un título legítimo para que la palabra de Ud., sobre el particular, sea considerada como autorizada.

He leido el informe del señor doctor don Augusto Durand, que calificó de bueno, importante, en general bien fundado y de fácil realización en lo relativo al establecimiento de un nuevo pueblo en el ángulo formado por los ríos Palcazu y Huancabamba, cerca del Mairo. Este es el sitio que he creido conveniente siempre el más importante para el objeto propuesto, y que con el tiempo se considerará como obligado en aquella región.

Me induce á opinar así, su posición topográfica respecto á la zona comprendida entre Junín y el Departamento de Huánuco, en el cual se encuentra el Cerro de Pasco, cuyas riquezas minerales están por explotarse y que buscarán salida hacia Europa, aprovenchando el puerto más inmediato, que indudablemente es el del mencionado lugar. Me induce también á esa opinión, los vastos y fértiles terrenos comprendidos en esa zona, cuyos productos buscarán la misma salida, luego que una corriente de inmigración se establezca en aquellos variados terrenos por su diversidad de elevación sobre el nivel del mar. Esto mismo opinaba, ahora años, el ex Prefecto de Misiones R. P. Fr. Tomás Hermoso, que había recorrido todos aquellos lugares en su viajes de regreso del Ucayali á Lima; cuando todavía no estaba abierta la comunicación entre el Mayro y Huancabamba; á pesar de los esfuerzos

practicados por varias comisiónes oficiales y no oficiales, que no dieron resultado alguno, por cuya razón era precíso hacer el camino del Mayro á Junín, pasando por Huánuco. Coincidía también con este propósito el proyecto del Iltmo. señor Valle, Obispo de Huánuco, quien en el año aproximadamente de 1874, con el Prefecto del Departamento y con el R. P. Ignacio Sanz, entonces Prefecto de Misiones, pensaba fundar una gran población en aquellas inmediaciones, Idéntica es la opinión del actual Prefecto de Misiones, R. P. Fr. Tomás Hernández con quien acabo de conferenciar sobre esto, por hallarse en este convento; quien cree que el lugar indicado reúne muchas ventajas, lo mismo que el que se halla más abajo en la confluencia del Pichis, que algunos desde más arriba, denominan ya Pachitea, pero que todos le dan este nombre en dicha confluencia.

Los indios de Oxapampa, de cuando en cuando, van á esa región del Palcazu, á pesar de tenerle algun miedo por las enfermedades de tercianas que allí alguna véz traen. Provienen estas, á lo que yo juzgo, de las aguas estancadas que en varios sitios se encuentran en las márgenes del Oeste del Palcazu: y á las que sería fácil conducir á los esteros ó abrirles cauce hacía el río.

Debe también advertirse que en las vaciantes no es navegable el Palcazu; si bien yo encontré en él una profundidad de seis varas en el mes de Octubre, á pesar de no ser tiempo de lluvias, de lo cual era prueba la claridad del agua que encontré.

Es indudable que un puerto en el Ucayali al Norte de la *Vuelta del Diablo*, tiene la ventaja de que en todo tiempo puede recibir embarcaciones; pero esto no quita que el puerto indicado en el Pulcazu tenga una importancia indisputable cuando haya agua, que es la mayor parte del año.—Añádese, que desde la mencionada *Vuelta del Diablo* al sitio designado para la nueva población del Palcazu, pasando por el lugar llamado *Puerto Piérola* en el Pichis, no es mucha la distancia terrestre que debería recorrerse en tiempo de seca

Es sabido que es poco el trayecto que puede navegarse por el Pichis, y que después sigue un camino p demás accidentado; por cuya razón el Religioso Fr

José Magré que lo ha recorrido empleando ocho días para llegar á San Luis de Shuaro, dice, que prefiere andar por cualquiera otra parte, antes que por el Pichis, á causa de lo sumamente penoso que es por sus repetidas subidas y bajadas. Ni puede ser de otro modo, pues de la altura de m. 861 sobre el nivel del mar segun el mapa del doctor Capelo, en que se encuentra San Luis, hay que subir á 1,570, y luego bajar á 694; después subir 1,682 y volver á bajar á 689; luego subir á 1,451 y en seguida bajar á 457, fuera de otras subidas y bajadas intermedias.

Estas dificultades de obtener por esa región un buen camino, eran perfectamente conocidas por los Padres del Convento de Ocopa, quienes dieron á aquella el nombre de *Panojal*, y del cual dice el Padre Anich en su Historia de las Misiones, que allí se cultivaba el trigo. Conocedor de esto y llevado de algunas nociones geológicas sobre la formación de la tierra y de los cerros, creí siempre que por allí debía encontrarse un cruzamiento de cerros elevados, derivados de la Cordillera oriental, cuyos contrafuertes era natural que fuesen declinando á medida que se apartaban de su núcleo. Unida esta persuación á la insuperable dificultad de una línea férrea que uniese Tarma con Chanchamayo, apartaron siempre mi pensamiento de un camino hacia el Pichis; y determiné dirigir mis esfuerzos hacia el Palcazu por Huancabamba. La dificultad insuperable consiste en que el ingeniero señor doctor Francisco Paz Soldán, que hizo los estudios de un ferrocarril de Palca á la Merced, trayecto relativamente corto, me dijo, mas de una vez, que lo había prosupuestado en treinta millones ó mas de soles: tan grandes son los obstáculos que se paesentan. No quiere decir esto, que por las otras rutas que pueden conducir á la zona amazónica, todo sea facilidades, pues hay también sus dificultades; pero creo que son mucho menores.

Ya que del Pichis se habla, me vienen serias dudas acerca del buen éxito de la expedición que por allá pretende conducir á Loreto por el Ucayali. Me lleva decir sobre esto dos palabras, el deseo de que los quintos y más hombres que componen la expedición,

no sufran algún contraste, y la circunstancia de que me hable Ud. en su carta favorecida, de lo que escribí anticipadamente sobre el alzamiento de Iquitos.

Vencidas por la expedición, las dificultades del camino terrestre, desde San Luis al puerto Tucker ó doquiera que terminen para navegar por el río, ocurre preguntar:

¿Hay allá palos de balsa?

Si los hay ¿se encuentran cerca para construir el número suficiente de balsas que deben llevar mas de quinientas personas, con lo demás que necesitan hasta Iquitos?

Si todo esto está previsto, ¿los palos están ya preparados ó cortados con anticipación, para que estén ya secos, puesto que húmedos no sirven para el caso?

¿Hay allá quienes sepan hacer balsas?

Si todo esto no ofrece dificultades ó están ya superadas, ¿como se conducirán los víveres para tantos días y para tanta gente desde la Merced á las balsas?

¿Quienes manejarán tantas balsas en las curvas de los ríos?

¿Durante el tiempo que demandan todos estos aprestos, ¿como se alimentan los quinientos y mas hombres en el corazón de la montaña, donde no hay ni pesca, ni caza, ni otros comestibles?

Hay que advertir, que por rápida que sea la navegación no bajará de 25 á 30 días, pues el remolcador ó lancha á vapor, poco podrá auxiliar á un número tan crecido de balsas cargadas de tanto peso.

Afortunadamente, el alzamiento de Iquitos ha ya terminado y parece ya no necesario el sacrificio de un viaje lleno de penalidades, y también de peligros..... Pero reanudaré lo que he dejado sobre caminos.

Francamente, dire á Ud., que respecto á caminos, opino que deban recomendarse todos los realizables, y en esta parte me adhiero á la siguiente conclusión de la Conferencia del P. Sala: "Cada Departamento y ca-
a Provincia trabaje con empeño y constancia en a
e un camino para la Montaña y punto que estime
onveniente....Todos, con verdad, caridad y un
ebemos darnos la mano para levantar la Repúb
el estado de postración en que se encuentra."

Los caminos más ó menos, tienen un valor é importancia relativos, pero tambien reales. Si se tratase del valor absoluto de un camino que debe trasformar el país, que ha de atraer una corriente de inmigración con exclusión de los demas, que ha de asegurar un porvenir de prosperidad para todos, que ha absorber una ingente cantidad, votada por el Congreso, con el objeto de unir el Pacífico con el Atlántico; entónces sería preciso tener en consideración multitud de requisitos que no veo sean necesários ahora.

La llanura destinada para la nueva población en el angulo del Palcazu y Huancabamba, escogida por el doctor Durand, creo que podría proporcionar gran porvenir á una multitud de familias inmigrantes, que además podrían irse éxtendiendo por el Oeste á fin de aproximarse á las poblaciones peruanas, para que fuesen su continuidad, pues la separación podría dar margen á resultados opuestos á la unidad ó armonía de la Nación. Al efecto, convendría abrir caminos que facilitasen la comunicación éntre los inmigrantes y los pueblos, observando un procedimiento ulterior contrario al que se tuvo con la colonia del Pozuzo, que se la dejó años sobre años en el aislamiento. Cosa parecida acontece ahora con la imigración traida por la *Peruvian Corporation*, establecida al uno y otro lado del Perené, la cual permanece del todo extraña á la familia peruana, y quizás con ideas erradas respecto á sus condiciones.

Hay la ventaja en el mencionado ángulo, que existe ya camino expedito hasta el y Pozuzo Huánuco, y trocha para un camino que abreviaría la distancia hasta esa ciudad, dejando al Sur el Pozuzo. Hay también el camino que conduce á Huancabamba, que si bien algo obstruido por la vegetación, pero de fácil reconstrucción. En Huancabamba, tendrian los nuevos colonos unas doce haciendas de peruanos, con abundancia d ado vacuno, caña, café, míz, etc. etc., y un ca- u real hasta el Cerro de Pasco.

ra concluir, diré á Ud. que en lo concerniente á l inos de que nos ocupamos, opino porque no de- b erse de vista la necesidad de dirigirlos á un p navegable de las regiones fluviales del Ucayali.

Pero como en la actualidad este punto aún no ha sido determinado, y es sabido que los buques llegaron en el Palcazu hasta el punto denominado puerto del Mayro, creo que este es, por ahora, el llamado á servir de vía fluvial con la zona amazónica, y con tanta más razón si se tiene en cuenta que de San Luis de Suharo al Mayro se emplean solamente seis días de camino, vía del *Chuchurras*; distancia que podría acortarse mejorando el camino, el cual no es de mucho tan accidentado como el que conduce al *Pichis*.

Creo dejar contestado lo que Ud. me pide en su apreciada, siéndome grato repetir Ud. las seguridades de sincera amistad y alta estimación con que soy de Ud. atento S. S.

Fr. Bernardino González.
Misionero Apostólico.

Ciudad, Julio 15 de 1896.

Reverendo Padre Fray Tomás Hernández, Prefecto de las Misiones del Ucayali,

Convento de los Descalzos.

Muy respetado señor:

Sin embargo de que apenas me ha cabido el honor de presentar personalmente mis respetos á Su Paternidad; en mi anhelo de que se haga cuanta luz sea posible en la cuestión acerca de la mejor vía fluvial para la comunicación entre Lima y la hoya del Ucayali del Amazonas, me he decidido á aprovechar de la fe circunstancia de encontrarse Su Paternidad en e capital de donde debe ausentarse en breve; para rog le se digne favorecerme con la manifestación de respetable y autorizada opinión sobre esta materia.

Por lo que me ha dicho mi antiguo y muy respetado amigo, el Reverendo Padre Fray Bernardino Gonzáles, sé que Su Paternidad, que es uno de esos abnegados srcerdotes consagrados á las misiones del Ucayali y de las que es actualmente el Prejecto, ha hecho en estos últimos tiempos repetidos viajes por las vías fluviales del Mayro y del Pichis, y puede, por tanto, emitir una opinión muy fundada respecto de ellas, así como de la ruta terrestre mejor viable al punto navegable más próximo á Lima.—La opinión de Su Paternidad es de inestimable valor y está llamada á ilustrar en mucho esta cuestión, cuya gran importancia nacional es, sin duda, perfectamente perceptible para la penetación de Su Paternidad.

Renovándole mis respetos, me es grato suscribirme como su muy atento seguro servidor que besa las manos de Su Paternidad.

BENITO ARANA.

Ciudad, Julio 16 de 1896.

Señor don Benito Arana.

Muy estimado señor y amigo:

Cuidadosamente he procurado no terciar en la tan contravertida cuestión de: *cuál sea la mejor vía fluvial para la comunicación entre Lima y la hoya del Ucayali y Amazonas.*

Hoy, sin prentender que mi opinión incline á uno ú otro lado la balanza, pues, no la juzgo de ningun peso, la manifiesto á U. como simple contestación á su enta carta en la que me pedía mi humilde parecer.

Seré lacónico. Tratándose de la preferencia entre río Pichis y la parte del Palcazu á donde llegó el por, que si no me equivoco se llamaba Putumayo, hay lugar á cuestión, desde luego que éste último é navegado hasta el lugar en que, por la vaciante

del mismo varó; y el primero no pudo serlo más que un trecho insignificante. Esto es histórico, y de ello U. está bien enterado, y así no hay por qué alegar testimonios. Me ciño, pues, á la comparación entre el Palcazu, en su trecho navegable, y el Pichis, no entre otros ríos de que ahora prescindo.

Pasemos á la ruta terrestre mejor viable al punto navegable. Prevengo á U. que aun cuando he andado por la ruta de San Luis al Pozuzo y Mairo y de San Luis al Chuchurras y Mairo, no lo he verificado por la vía del Pichis abierta por el igeniero Capelo, por lo que no puedo hacer por mi mismo la previa comparación necesaria para elegir con acierto. Sin embargo, un religioso llamado Fr. José Magret, que repetidas veces anduvo las vías de San Luis y los puntos dichos, pasó también del Pichis á San Luis de Shuaru por la entonces recien abierta trocha del señor Capelo. El ha hecho prácticamente la comparación y ha juzgado esta del Pichis peor que la del Pozuzo al Mairo, resuelto á no volver á pasar por la del Pichis por las muchas y elevadas cuestas que hay que subir y bajar. Tambéin debo advertir á Ud. que, yo no he andado el camino que media entre Huáuuco y el Pozuzo; pero si he oido ponderar á los padres de Ocopa mis antecesores, como el padre Sans, Castellanzuelo, Martinez Magret, Hermoso y otros, lo muy molestoso y abrubto de él, sobre todo la cuesta de Muña. Mis escursiones han sido, pues, desde San Luis al Pozuzo y Mairo, pasando por Sogormo, Chontabamba, Quillasú, Chorobamba, Pozuzo y Mairo ó de San Luis á Sogormo, Chontabamba, Chorobamba, Chuchurras y Mairo donde he tomado siempre la canoa y he bajado al Ucayali é Iquitos. Por tanto me parece ser la más aceptable la ruta de Lima á San Luis, de aquí al Pozuzo y de este lugar al Mairo.

Como tanto se ha hablado en pro y en contra de todos esos puntos contrincados, me abstengo de repetir unos mismo detalles. Sólo sí notaré, que de resolverse por la ruta que no hago sino simplemente in... sultaría la unión y vida de cuatro puntos importa... á saber: San Luis con Chontabamba (donde hay u colonia en su mayoría alemana) y Quillosu: este va con el de Chorobamba que se puede considerar co...

una continuación del de Huancabamba; de este último con el Pozuzo y por fin el Pozuzo con el Mairo; haciendo así un bien inmenso y muy merecido á la antigua colonia alemana ubicadada en dicho lugar del Pozuzo.

También me parece ser esta la ocasión propicia de manifestar que los colonos alemanes del mismo Pozuzo, aseveran poderse abrir un camino fácil y corto desde el Pozuzo á Huancabamba, siguiendo la orilla del río de este nombre. Dijeronn e dichos colonos que la distancia podría ser no más que de siete leguas, y aunque juzgo exagerada esa brevedad, siempre se facilitaría y mejoraría el actual camino, evitando pasar por su misma cumbre, el alto cerro de Cujun pata.

Todo esto sea dicho y entendido en el actual estado de cosas: porque si se trata de adoptar vaporcitos proporcionados al caudal y corriente de agua del río Pichis, parece que lo preferible sería mejorar la trocha abierta por el ingeniero Capelo á este río, siquiera para que no fuesen inútiles tantos gastos que en ella se han hecho.

Es cuanto en una materia tan controvertida, puedo decir, haciéndolo con toda franqueza é independencia, tan solo por no parecer desatento á su estimable interpelación.

Siendo esto gustoso motivo para manifestarle mi aprecio y suscribirme S. M. A. Capn.

FRAY TOMÁS E. HERNÁNDEZ.

Ciudad, Julio de 1896.

Señor Federico Villarreal.

Su casa.

Muy apreciado amigo:

o tengo noticia de que hubiera visitado U. nuesgníficas selvas del Oriente, extaciándose an-

te aquella naturaleza expléndida, prolifica, exhuberante, grandiosa, ni de que haya U. disfrutado de las délicias que ofrece la vavegación poética de las aguas de caprichoso curso de los ríos hermosos y apacibles que las bañan en las planicies; pero sé, eso sí, que U. no necesita haber hecho estudios *técnicos* sobre el terreno, para poder abarcar con el faro de su poderosa inteligencia, la importancia, bajo todos sus aspectos, de aquella privilegriada y vasta sección del Perú, y apreciar cuanto conviene al bién de la República el establecimiento de una fácil y pronta comunicación entre la capital y la fioreciente región de los ríos del Oriente.

Lo poco que hé podido leer en los diarios, de lo que U. ha escrito con referencia á aquellas comarcas, me dá la medida de la laudable contracción con que se ha dedicado U. á estudiar, en las mejores fuentes de investigación, para adquirir conocimientos claros, científicos y tener de ellas las ideas tan avanzadas y precisas que revelan sus luminosos escritos.

En tal concepto, y contando con las inspiraciones de su reconocido civismo, me permito consultar su muy ilustrada opiniôu acerca de la cuestión en debate subre la mejor vía para la indicada comunicación entre Lima y la zona fluvial de Amazonas.

Dada la notoria competencia científica de U. su opinión sobre esta materia, está llamada á figurar en primera línea, entre otras de no menos autoridad que he procurado consultar, para que sirvan y son en realidad la bass del libro que estoy haciendo editar y que en breve se dará á luz, con el objeto de dejar demostrado cuál es esa vía que reune mejores condiciones para establecer la apetecida comunicación.

En mi anhelo de reunir los mejores datos, con el indicado fin, deseo obtener la opinión autorizada de U. que, como he diche, no há menester haber hecho estudios prácticos para tener dé la importancia de las c marcas amazónicas, nociones muy superiores á las c otros muchos, que como yo, y algún otro, hemos tra nado bastante por aquellos mundos, y sin embarg creo que los dos todavía nos andamos por los cerros d Ubeda, en materia de competencia para terciar co

acierto en el debate de esta importantísima cuestión, cuya solución, mejor que á los exploradores á la *rústica*, corresponde á los hombres de ciencia, como ha dicho con mucha propiedad, mi distinguido é ilustrado amigo señor Coronel Samuel Palacios y Mendiburu.

El carácter de vital interés nacional que reviste el asunto de que se trata, creo que bastará para inclinarlo á favorecerme con su opinión; pero si aun fuere menester de algun otro estímulo, invoco mi título de haber sido su compañero de infortunio en aquella tenebrosa noche, creo que de Marzo del 89, en la que los dos estubimos á punto de sucumbir de una manera trájica, estraviados en los desiertos de las interminables pampas arenales, situadas en la elevada zona comprendida entre los profundos valles de Siguas y de Vitor, cuando después de poner término á una penosa operación, que en su profesión de ingeniero, ejecutó en el valle de Majes, nos dirigiamos á Arequipa que U. tanto deseaba conocer; aquella bellísima risueña y sólida ciudad de sillares, coqueta muellemente recostada á los pies del soberbio y magestuoso Misti, engreida, ufana de ser la cuna de tantas eminencias que han ilustrado la milicia, las artes y ciencias del Perú, y cuyos nombres son honra de la historia patria.

Yo no sé mi querido amigo, si á U. le sucede lo que á mí, que se me crispan los nervios y se me erizan los cabellos, siempre que la memoria me representa la imágen fatídica de aquella noche tristísima, durante la cual anduvimos perdidos, errantes, vagando enlaberintádos por entre los médados, é internádonos desorientados, más y más en el desierto, acosados de devoradora sed, y para colmo de desdichas, con una noche horriblemente lóbrega que no le permitia á U. hacer ninguna observacien sideral en el velado firmamente. Vino por fin el día para manifestarnos con su abrumadora claridad la magnitud de nuestra desventura, puesto que no sabíamos en donde nos encontrábamos; por todas partes en el horizonte, el vacío, y mas si allá en lontananza, podíamos divisar los médos de arena, algunos fantásticamente gigántescos. espíritu decayó en profundo abatimiento, considerando que estábamos perdidos sin remedio y represen-

tandome la desesperada muerte que se nos esperaba; pero á U. le bastó observar la salida del sol para reconocer la posición astronómica que ocupabamos y señalar resueltamente el rumbo que debiamos seguir. Así fué en efecto, que al cabo de cnatro ó cinco horas de estimular con las espuelas los apagados bríos de nuestras cabalgaduras, pudimos arribar al punto mismo del camino de donde nos habíamos estraviado; y siguiéndolo ya con más cuidado, llegamos en la tarde á un caserio donde encontramos nuestros equipajes y á nuestro compañero de viaje el ingeniero señor Borja, quien alarmadísimo por nuestra inesplicable ausencia, había ya expedido, en diversas direcciones, comisiones de hombres prácticos del lugar en nuestra busca, tal vez sin otra esperanza que la de poder descubrir nuestros cadáveres para disputarles á los cuervos y cóndores que, creo son los únicos seres que se aventuran por aquellos espantosos y áridos arenales.

Si me hubiera encontrado sólo ó acompañado de otro que no fuera tan esperto astrónomo como U. seguramente no tendria hoy la satisfacción de saludarlo, ratificándole en esta carta la espresión de la distinguida consideración y afecto con que soy su siempre atento amigo y S. S.

BENITO ARANA.

Barranco, Julio 19 de 1896.

Sr. D. Benito Arana.

Lima.

Distinguido amigo:

Tengo á la vista su apreciable comunicación, que me pide mi opinión, sobre la mejor vía que co duzca de Lima á la zona fluvial del Amazonas, rec dando para estimularme haber sido mi compañer

cuando en 1889, estudié el trazo de un canal para irrigar unas pampas de la provincia de Castilla; bien presente tengo, amigo mio, la serie de lances que atravesamos en aquella época, caminando por los pricipicios llamados lajas, vadeando el torrentoso Mages, soportando terribles tercianas, desbarrancándose los peones con mis instrumentos de ingeniero, que se rompieron y sobre todo, la noche inolvidable del Miércoles 27 de Marzo, que estuvimos estraviados del camino que conduce de Ongoro á Huacan, la que pasamos sin dormir, teniendo del freno á nuestros caballos, en medio de una profunda oscuridad, hasta las cinco de la mañana del Jueves en que escalé uno de los cerros que nos rodeaban y esperé anciosamente la salida del sol, sirviéndome de mi reloj como brújula, por el método conocido: elegí el Noroeste, que es la dirección de la costa; retrocedimos buscando la vía perdida, que felizmente á las diez del día la cortamos y fué reconocida por las huellas de las cabalgaduras de Borja García y del guía, las que seguimos y pronto me convencì, que habíamos elejido un thalveg, en lugar de subir á una divisoria: cuando llegamos á la cima, distinguimos en lotananza una cruz, de donde divisamos á Huacan en la profundidad de una quebrada.

Dejando estos ingratos recuerdos de ahora 7 años y contrayéndome al objeto principal de su carta, no me es posible ser muy preciso, porque no he visitado los caudalosos ríos y las grandiosas selvas de la hoya del Amazonas; tendré que acudir á las condiciones generales de una vía de comunicación, á las leyes que obedecen la orografía é hidrografía terrestre y al testimonio de los que han atravezado esa zona.

1.° *Condiciones generales de una vía de comunicación.*---El trazo se hace atendiendo á condiciones militares, administrativas, comerciales y técnicas.

A—Las condiciones militares, dependen de la estegia, entre ellas se necesita la rapidez y los recurde los lugares que se atraviesan. Así para debelar insurrección de Iquitos, se iniciaron tres expedicios, por el oriente, norte y centro: la primera, en que el Ministro de la Guerra, sigue la vía más adecuaque es el Estrecho de Magallanes; la nave *Consti-*

tución va bien provista de víveres y conduce un batallón; á la noticia de su salida, los cabecillas de Iquitos han tomado las de villadiego, antes de que el buque les cerrase la salida por el Pará; es seguro que aun estarían en aquel lugar, si se hubiese adoptado la vía de Panamá para buscar un trasporte en el Atlántico.

La segunda, que es la expedición del Norte, también ha sido bien elegida, porque entre Bellavista, Pion, Balsas y Puruay por donde se pasa el Marañón, se adoptó á Balsas, que es el camino más traficado; pero solamente se mandó cuadros de oficiales, cuando no era la época de formar batallones, sino acudir con lo ya formado: por eso la expedición Marino ha permanecido en Cajamarca, esperando las fuerzas del coronel Vizcarra, enmendándose así el error cometido; los insurrectos que habían tomado á Moyobamba no se atrevieron á invadir al departamento de Amazonas; pero no desocuparon al de Loreto, sabiendo que esa expedición necesitaba tiempo para formar tropas.

La 3.° que es la expedición Jessup, lleva un batallón; pero al contaario de las anteriores, se eligió la vía del Pichis, que es la mas desconocida de las del centro: no era la ocasión de abrir sendas sino elegir la mejor conocida y sin duda alguna, la vía del Mayro era la mas segura por los recursos que ofrecen Tarma, Cerro de Pasco, Huánuco y el Pozuso; ya habría llegado al puerto del Mayro en lugar de estar vagando indecisa por las trochas de la Peruvian, de Capelo, de Recabarren y de Graña, según lo anuncian los telegramas, sin poder alcanzar todavía las margenes del Azupisu que es un afluente del Pichis: esta expedición en nada ha influido para el desenlace del atentado de Iquitos, sin embargo de ir bien prevista de resursos y guiada por una comisión numerosa de ingenieros que la mayor parte son de Minas.

B.—Las condiciones administrativas de una vía de comunicación son en primer lugar, unir las capit de departamento de la manera mas directa, y en gundo lugar las capitales de provincia; así la vía va de Trujillo á Cajamarca, Chachapoyas y Mc bamba satisface esta exigencia, del mismo modo, mas correcto sería la unión de Lima con el Cerr

Pasco, Huánuco y Mayro; ya que el Huallaga no se presta cómodamente para la navegación a vapor: bajo este punto de vista, es necesario optar por el Ucayali, entrando á esse río por el Pachitea, y siendo forzoso por la condición administrativa enlazar á Huánuco, se impone la recta que conduce al Mayro para entrar al Pachitea por el Palcazu.

C.—Las condiciones comerciales exigen unir los lugares mas poblados y los más productivos; en la actualidad lo mas conveniente es dar salida á las producciones minerales del Cerro de Pasco y Huánuco, que en lugar de venir al Pacífico para rodear por el estrecho de Magallanes ó el ismo de Panamá y seguir su viaje á Europa podían, tomar la vía directa del Mayro por el Pachitea, Ucayali y el río Amazonas: las producciones vejetales que en inmensa cantidad se encuentran en la montaña, como el caucho y otras, como no se benefician en la costa del Pacífico, cualquiera que sea la vía que conduzca á este lado, no la adoptarán y seguirán exportandose por Iquitos y el Pará; únicamente quedan los productos que están en las cabeceras de los ríos, los que buscarán salida para su exportación europea: los del Cuzco por el Urubamba, los de Ayacucho por el Apurimac, los de Huancavelica por el Mantaro, los de Jauja por el Pangoa, los de Chanchamayo por el Perené y solamente estos últimos seguirán la vía del Pichis, porque no se les abre la más corta del Perené, obligando á gastar mayor flete que es uno de los factores que influye en el precio de las mercaderías.

D.—Las condiciones técnicas que corresponden principalmente á un ingeniero son tres: 1.ª el menor gasto en lá construcción de la vía de comunicación; 2.ª el menor gasto para su conservación; y 3.ª el menor costo para su explotación.

a—Para la primera, todo ingeniero que ha estulo un curso de caminos, sabe que debe seguir cerca una divisoria, es decir por la parte alta, porque las lulaciones del terreno son poco pronunciadas y los ıtos pequeños por la escasa importancia de los curde agua; si esa línea no es posible debe adoptarse ozo á inmediaciones del thalveg, es decir por la

parte baja, en que los accidentes del terreno ya casi han desaparecido aunque los puentes sean grandes, porque los cursos de agua son muy caudalosos; pero nunca debe seguirse por el punto medio de una vertiente sino por causas imprescindibles; ahora bien, el camino de Tarma al Cerro de Pasco va ascendiendo el thalveg del Mantaro para bajar por el thalvag del Huallaga y de esta dirección debe ascenderse á las quebradas secundarias, como la de Chamchamayo que conducen al Perené, ó bien á la del Pozuso que nos lleva al Pachitea y no bajar por Chamchamayo para alcanzar el Pachitea, entre cuyas hoyas indudablemente, tiene que trasmontarse la cadena que los separa con todos sus accidentes naturales, que se desprenden del nudo del Cerro de Pasco.

b—Para el menor gasto de conservación debe atenderse á los materiales de construcción y á impedir que los agentes naturales destruyan el camino, y aunque bajo este punto de vista las condiciones de la montaña son las mismas en todas partes, debe procurarse el mayor tráfico, para que hayan mas interesados en la conservación; propuesto así el problema, se impone la vía por el Mayro, atendiendo á la población de esos departamentos.

c—La tercera condición técnica es el menor costo de explotación; es preciso distinguir la vía terrestre y la fluvial; no es posible establecer para la terrestre un ferrocarril por falta de capitales, tampoco una carretera por su costo, y es preciso contentarse con un camino de herradura que admite pendientes mayores; pero no exagerar estas, ni adoptar contrapendientes, es decir, subir y bajar divisorias secundarias, por que entonces es necesario disminuir la carga de la bestia ó subiría el flete. Respecto á la parte fluvial debe llegarse al punto mas inmediato donde sea posible la navegación á vapor, porque el costo de trasporte aumentaría con los trasbordos, si parte se hiciese en balsas ó canoas.

2.° *Leyes generales de orografía y de hidrograf* —Como las aguas corren hecia la parte mas baja, exi ten á ambos lados, alturas correspondientes poco ma ó menos paralelas; así el Amazonas se dirije de Occ dente á Oriente y se encuentran al Norte el sistem

de Pavima y al Sur el de Matto Grosso: hubo un tiempo en que el Atlántico se comunicó con el Pacífico por aquel lugar; en efecto, enfrente del Amazonas se encuentra el desierto de Sechura, arenales que ocupó el mar y que hoy mismo las mareas cubren en grandes distancias; al levantarse después el sistema de los Andes se constituyeron dos planos inclinados por donde corren las aguas á los oceanos respectivos, interrumpiendo su comunicación anterior, pero quedando aquel lugar el mas bajo, pues existe en el departamento de Piura el pueblo de Huarmaca, en que el tejado de su iglesia divide las aguas, que unas van al Pacífico y otras al Atlántico.

Sin pasar mas adelante sobre la construcción orográfica é hidrográfica de la América del Sur, me concretaré á la parte pertinente. Del nudo del Cerro de Pasco corre el agua en distintas direcciones, que en tiempos anteriores fueron lagos: al Sur, el Mantaro se desaguó por Iscuchaca; al Norte el Huallaga por el pongo de Aguirre; el Marañón por el pongo de Manseriche; el de Santa rompió la cordillera Negra; al Este corren el Perené y el Pachitea, ambos muy caudalosos; por consiguiente sus hoyas deben estar separadas por una escarpada cadena de montañas, de la que deben desprenderse al Sur numerosas estribaciones en donde nacen los afluentes de los ríos Chanchamayo y Paucartambo que, unidos forman el Perené; de la misma manera al Norte, deben desprenderse de aquella cadena, otras muchas secundarias y terciarias donde se originan los afluentes del Palcazu y Pozuso que forman por su reunión con el Pichis, el Pachitea, aunque algunos, siguiendo al señor Tucker, dan el nombre de Pachitea desde la desembocadura del Pichis; finalmente desde la misma cadena se desprenderán otros estribos en donde nacen algunos afluentes directos del Ucayali.

De aqui se deduce, que el camino que parta del nacimiento del Perene para alcanzar el origen del Pachitea, tiene que ser muy escarpado, porque de un lveg tiene que llegar á otro, atravesando una gran isoria y otras muchas secundarias con el único objeto de llegar al Ucayali: tal es tecnicamente la condición del camino del Pichis, pero se conseguiría lo

mismo bajando por la hoya del Perené, ó bien partiendo del Cerro de Pasco á las quebradas donde nacen los afluentes del Pozuso, Palcazu ó del Pichis; es decir, bajando por un thalveg y no tener que subir una divisoria para descender despues; pero estas resoluciones, que prescriben las leyes orográficas, así como la que naturalmente va á seguir el ingeniero Silgado, bajando por una divisoria ó un thalveg, situados entre el Tambo y el Pachitea y que directamente echan sus aguas al Ucayali, si bien tienen una gran importancia geografica para el estudio de nuestra hidrografía, sin perjuicio de ellas, debe adoptarse la vía ya explorada que sigue el thalveg del Pozuzu conocida con el nombre de vía del Mayro.

3.° *Testimonia de tos que han explorado esa zona.* La mayor parte de las opiniones que se han publicado, ya atendiendo á la longitud del camino, ya sobre la navegación del Perené y Pangoa, del Pichis y del Palcazu, son contraditorias; solamente indicaré, que para decidir la cuesiión, es necesario explorar tanto en tiempo de avenidas para conocer los inconvenientes de las corrientas y empalizadas; como también en el estiage, es decir, en aguas bajas para saber el fondo con que se cuenta y las islas que se forman; además es indispensable decir claramente con que clase de embarcaciones se ha navegado.

El 1.° de Enero de 1867, la expedición que iba á las ordenes de U. como Prefecto de Loreto, compuesta de los vapores *Morona, Napu y Putumayo* llegaron los dos últimos al puerto del Mayro, que saludaron con 21 cañonazos, pero fué en *verano*, que es la estación mas favorable.

El 15 de Mayo de 1873 llegó Tucker á la boca del Pachitea; como las aguas, tanto de ese río como las del Ucayali; empezaban á bajar, no creyó conveniente navegar con los vapores *Mayro y Tambo;* la exploración la hizo en dos canoas empleando 20 días en recorrer el Pachitea; entró en el Pichis que navegó en noas hasta el puerto de Tucker, no pudiendo pa mas adelante, y después en el Palcazu llegando tá bién en canoas hasta el puerto Mayro: como esto en el mes de Junio, es decir en *invierno,* resulta qu

ambas estaciones es navegable por canoas el Palcazu hasta el puerto Mayro.

El señor Tucker dice: que en la estación de creciente, un vapor que no cale más de 16 pulgadas de agua, podrá navegar desde Iquitos hasta el puerto Tucker en el Pichis; pero esta es una presunción; mientras que la llegada de los vapores *Napo y Putumayo* al puerto Mayro en estación de creciente es una realidad.

Esta cuestión, sobre si es posible la navegación á vapor y con que calado, compete á los marinos y no á simples viageros, que no han hecho estudios especiales; tal es la opinión de su afectísimo y seguro servidor.

FEDERICO VILLAREAL.

DOCUMENTOS OFICIALES

MARIANO I. RRADO PRRSIDENTE PROVISORIO DE LA REPÚBLICA

Considerando:

Que realizada como ha sido, por tres vapores de la marina fluvial del Amazonas, la navegación de los importantes ríos *Ucayali*, *Pachitea* y *Palcaso*, es menester dar el impulso necesario á este descubrimiento, que está llamado á ejercer una influencia poderosa en ·rvenir de la República:

Que esto solo puede conseguirse dando una vida tica más independiente á las poblaciones y parajes anos al Mayro, colocando al frente de ellos una oridad caracterizada que se entienda directamente el Gobierno y allane con mas eficacia los obstácu-

los que se opongan al buen éxito de la navegación fluvial y al adelanto de esas regiones:

Que la ciudad de Huánuco, por sus abundantes recursos y por su inmediación á los principales puertos fluviales, és la mas aproposito para servir de punto de partida y de centro de los trabajos y nuevas exploraciones que se emprendan con el objeto de impulsar la navegación de los ríos.

Decreto:

Art. 1.° Se erije en Provincia litoral la Provincia de Huánuco, separándola al efecto del Departamento de Junín á que pertenece.

Art. 2.° Esta Provincia, cuya jurisdicción se extenderá por ahora hasta la confluencia con el río formado por la reunión del *Palcaso* y del *Pozuso*, se compondrá: de la ciudad de Huánuco, que será la capital, de los distritos de Santa María del Valle, de Huacar, Higueras, Chinchao, Panao y Tingo María, que antes la han pertenecido; del distrito de Monzón que pertenecía á la Provincia de Huamalies, y de los distritos de Huancabamba y Pozuzo, pertenecientes á la Provincia del Cerro de Pasco.

Art. 3.° El distrito de Monzón constará de todos los pueblos, caseríos y haciendas situados desde el origen del río Monzón y sus tributarios, hasta el pueblo de Chico-Playa inclusive.

Art. 4.° El distrito de Tingo María comprenderá todo los pueblos, caseríos y haciendas situadas en nna y otra marjen del río Monzón y sus tributarios que afluyen mas abajo del pueblo de Chico-Playa hasta la desembocadura del río Monzón en el Huallaga.

Art. 5.° Queda agregado, desde ahora, á la nueva Provincia, el distrito de Sarayacu, perteneciente á la Provincia del Bajo Amazonas del Departamento de Loreto; pero mientas se fasilita y se regulariza la comunicación á vapor con las poblaciones de Loreto, continuará dicho distrito sujeto á la Jurisdicción de Bajo Amazonas.

Art. 6.° La Provincia litoral de Huánuco será

regida por una autoridad superior, con el título de Prefecto, y gozará además de todas las prerogativas anexas á su nueva demarcación política.

El Secretario de Estado en el despacho de Gobierno, queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la casa del Gobierno en Lima á 29 de Enero de 1867.

MARIANO I. PRADO.

J. M. QUIMPER.

Resolución Suprema, destinando 10,000 soles para la apertura del camino de Huánuco al Mayro

Lima, Enero 22 de 1867.

Visto el oficio dirigido á este despacho por el Prefecto de Loreto, en que dá cúenta del resultado obtenido por la espedición exploradora de los ríos *Ucayali*, *Pachitea* y *Palcaso*; teniendo en consideración;

1.° Que hallandose expedita la navegación fluvial del Palcazu y Pachitea, cuyo acontecimiento viene á abrir un nuevo porvenir para la República, es un deber del Gobierno atender de preferencia á las necesidades de esa rica parte del territorio nacional.

2.° Que en tal situación, la primera de esas necesidades és abrir las vías de comunicasión entre los los explorados y el interior del territorio á fin de obtener los fecundos resultados que ofrece ese descubrimiento:

3.° Que el camino que se está construyendo entre l Mayro y la ciudad de Huánuco, no puede llevarse á

su debido término con celeridad y perfección, si no se suministran los fondos necesarios para tal objeto; se resuelve:

Que la Tesorería departamental proceda en el día á poner á disposición de la Junta Directiva del camino de Huánuco al Mayro la suma de diez mil soles, para la total realizasión de dicha obra.

Regístrese, comuníquese y públiquese Rubríca de SE.

QUIMPER.

Resolución Suprema erigiendo en puerto menor de la República el Mayro

MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA

Lima, Febrero 3 de 1867.

Atendiendo á la necesidad de establecer un puerto que favoresca la navegación fluvial del río *Amazonas* por sus afluentes; se resuelve;

1.° Que se establesca el puerto del Mayro en las margenes del río de este mismo nombre y que se considere como puerto menor de la República;

2.° El puerto del Mayro será servido por un capitán de puerto, que se nombrará del cuerpo general de la Armada.

3.° Por las circunstancias esepcionales de e puerto, será dotado con un cabo de mortricula, patrón de falua y doce marineros bogas, que se m darán contratar para ese servicio.

4.° También se dotará con una maestranza c puesta de ocho calafates, doce carpinteros y cu

herreros que se mandarán contratar para que establezcan el puerto y contruyan las embarcaciones menores y todas las obras que allí necesite el Estado.

Comuníquese, públiquese y anotese Rúbriba de S.E.

BUSTAMANTE.

Al poner prudencial término á esta sección de consultas de nuestro libro, cuya importancia y tal vez el único mérito verdadero que pueda tener, consiste en que sea una colección de opiniones competentes y las mas autorizadas que existen en el Perú que, con afanoso empeño hemos procurado reunír; cumple á nuestra obligada gratitud consignar en esta página, una expresión que haga constar el tributo del profundo reconocimiento que debemos á todas las personas que, defiriendo bondadosamente á nuestra solicitada consulta, se han dignado favorecernos con la emisión franca, cíncera y desapacionada de sus muy ilustradas opiniones, y cual corresponde á la altura con que es menester ocuparse de la materia de que es objeto este libro.

Todas esas personas, sirviendo á nuestro proposito, han prestado un positivo servicio y muy patriotico á la República, contribuyendo, con las luzes de sus conocimientos, á dilicudar y exclarecer una cuestión de tan vital importancia nacional, como es la de cual sea la vía que, reuniéndo las mejores codiciones, deba elegirse para el establecimiento de la mas rápida y fácomunicación entre esta capital y las riquísimas ıas amazonicas, esperanza hoy, tal vez la única, de ınta reacción y de la verdadera regeneración del ís.

Todas esas opiniones, en satisfactorio concierto a nosotros, convienen en reconocer que, de todas

las arterias fluviales del *Ucayali* hacia esta parte central del Perú, es el puerto del Mayro, por la comprovada navegavilidad á vapor del *Palcazu* y del *Pachitea*, el límite de la navegación á vapor, hasta hoy, y por consiguiente el llamado á servir de vía fluvial para la anhelada comunicación.

Todas esas opiniones tan unanimes en este punto primordial de la cuestión, lo están igualmente, en mayoría, en el secundario referente á la rúta terrestre mejor viable á dicho puerto, que evidentemente es la de Huánuco.

Cumplido pues, este deber impuesto á nuestra gratitud, continuemos el analísis comparativo de las otras vías que se han pretendido presentar como rivales de la del Mayro para el indicado objeto. Excluida ya de la liza, la del *Perené*, desahuciada por la notoria y comprobada innavegabilidad de ese río, que por los infinitos obstáculos insuperables de que está sembrado su lecho, imposibilita la entrada al *Tambo* y el *Ucayali*, solo queda *manteniendo campo*, la famosa del *Pichis*, aunque solo de una manera artificial, procurandose galvanizarla con los recursos de un empirismo ideal y esencialmente sofistico; pero de cuya impotencia, para sostenerse airoso en el debate, se encarga de demostrarnos el desconcierto en que ahora mismo se encuentra la expedición Jessup guiada por el Ingeniero Sr. Capelo, que se anda todavía á salto de mata, con rumbo inseguro, divagando entre los trochas, á cual mas embarazosas y difíciles, llamadas, de *Capelo, de Graña* y de *Recabaren*, antes de poder alcanzar las riveras del magico río *Pichis*, que lleva trasas de haberse traspapelado entre los laverintosos, andurriales de aquellas bravias y accidentadisímas montañas.

Esas dificultades con que está tropesando la expedición militar Jessup, que salió de Lima hace cerca de dos meses, que seguramente no fué enviada para ponerse á abrir trochas ni hacer caminos en las montañas de Chanchamayo, si no en el concepto de que debía encontrar el camino expedito y franco que se decía, existía ya, que le permitiera atravesarlo sin mayores obstáculos, y ganar cuanto antes, las aguas del *Pi*

chis para entrar por ellas y las del *Pachitea* al Ucayali, afin de que pudiera llenar con la brebedad que el caso requiera, su importantìsima misión que, según se hizo entender, era la de contribuir á la debelación de la insurrección de Iquitos; esas dificultades, pues, decimos, están manifestándo á todo el que no quiera ponerse una benda á los ojos, que el camino de Chanchamayo al *Pichis*, caso de que alguna vez llegara á concluirse, será siempre uno de los peores caminos de nuestras montañas, por los multiplicados y formidables accidentes topográficos del trayecto, ocacionado á frecuentes derrumbes, principalmente en la estación de lluvias, que cegarán trechos del camino y arrasarán puentes colgantes y no colgantes; y cuyos gastos de conservación serán una capellanía en la que habrá de insumirse aun mayores sumas de los dineros de la Nación, que las ya fuertes, invertidas en esa caprichosa ruta terrestre, cuya ejecución fué consevida en tan mala hora para este desgracidado país, y muy particularmente para los mismos agricultores de los valles de Chanchamayo, quienes, con toda esa plata que se ha gastado en el tal camino al *Pichis*, ya podían estar en posecíón de uno muy regular que les facilitara su comunicación con Tarma y el ferrocarril de la Oroya al Pacífico, que es por donde, y ellos lo saben perfectamente, drben dar natural salida á sus productos; y aun, caso de preferirse, alguna vez, la vía oriental, es decir, la fluvial del Amazonas, para haberse podido construir un buen camino directo al puerto del Mayro, de no difícil ejecución, por cualquiera de la rutas que señalan en los informes con que nos han favorecido el R. P. F. Bernardino Gonzales y el Prefecto actual de las misiones Ucayali, R. P. Fr. Tomás Hernández, ambos practicos y conocedores inteligentes de aquellas regiones, que las han explorado en diversas ocaciones y cuyas opiniones son de la mayor autoridad, por el speto que inspiran sus personas y la fe que debe ›rgarse á sus palabras austeras que no pueden : si no la expresión de la verdad mas cincera y pa- otica.

Parece que al Sr. Coronel Jessup no le ha hecho ucha gracia la broma, y que no encuentra muy en-

Es posible que esté reservada al Sr. Dr. Capelo la gloria de resolver practicamente el problema de la navegabilidad á vapor del *Pichis*; tiene para ello el elemento presiso, en la lancha que se ha mandado construir *ad hoc* para ese objeto y llevada en piezas desde esta capital.

Cinceramente lo decimos, tendríamos particular placer si tal cosa se realizara, por que así tendríamos una vía fluvial mas para el Ucayali, aunque nunca llegaría á ser tan buena que la del Mayro, para la comunicación con Lima; tanto por que la ruta terrestre será siempre pésima, como por que el *Pichis*, inferior en mucho en el caudal de sus aguas, inmensamente mas largo en su sinuosisimo curso; que aun en el mismo plano del Sr. Capelo aparece dibujado en la forma de una cerpentina de alambique, porque son muy estrechos y próximos unos de otros, los angulos que va describiendo; y en fin, por que su lecho esta sembrado de obstáculos que harían siempre difícil su navegación, obstáculos que no se encuentran en el *Palcazu*, cuya correcta navegabilidad á vapor puede, en nuestro consepto, haserse permanéntemente con vapores apropiados, por que es obio presumir que un río que ya lleva reunidas á sus propias aguas, las del caudaloso *Pozuzo* del *Chuchurras* y las del *Mayro*, tendrá siempre caudal bastante para admitir vapores de pequeñas dimenciones; puesto que ahora mismo, bajan y zurcan canoas y gariteas en todo tiempo.

Debemos si advertir que, para que quede resuelto el problema de la navegabilidad á vapor del *Pichis*, será necesario que la lancha lo navegara aguas arriba, porque lo que sea de bajada, habiendo agua suficiente, puede llevarsela de cualquier modo, como se hace con una balza, aunque sea rompiendose media crisma al chocar contra los obstáculos del río.

Sin embargo, admitiendo como un hecho consumado el que la lancha que va camino al *Pichis*, haya bajado por sus aguas al *Pachitea*; pero poniendonos en el caso, muy probable, de que no pueda regresar navegando contra las corrientes, querriamos, si tal cosa llegara á ocurrir, que el Sr. Dr. Capelo, aunque solo fuera por mera curiosidad, se decidiera á zurcar con

lancha el *Palcazu* hasta el Mayro, y que de allí se viniera por la ruta terrestre del Pozuzo y Huánuco. Si tal sucediera, estamos seguros que el Sr. Capelo se convertiría en partidario de aquella vía aun con mas entusiasmo acaso que de la del *Pichis*, por que se convencería y encontraría allá mejor campo, en donde, con mas provecho para los intereces de su patria, podría aplicar sus conocimientos científicos y ejercitar la dotes de su caracter energico, tenaz y emprendedor; por que en efecto. no puede menos que reconocercele cierta grandeza de espíritu, aun en el mismo ofuscamiento de que parece estar poseido, al sostener con decisión sus convicciones, sin duda en el concepto muy cincero de que él está en lo cierto y no los demás que opinan de un modo contrario.

En el siguiente artículo que será también el último que por ahora escribamos sobre esta cuestión, nos ocuparemos de examinar el proyecto de la nueva vía que ya se está explorando con el objeto de que pueda hacerse un camino directo de Chanchamayo al Ucayali, á inmediaciones del archipiélago conocido con el nombre de Vuelta del Diablo.

BENITO ARANA.

Lima, Agosto 2 de 1896.

Este artículo que será el último en que nos ocupemos del téma *vías de comunicación*, debemos hacerlo preceder de la declaración franca que hacemos de que, por principio general y de acuerdo con las opiniones de los que más conocen nuestros territorios del oriente, somos partidarios de la doctrina de ser bueno y útil cuanto se emprenda y proyecte en el sentido de establecer ó impulsar las industrias en aquellas regiones, y

que, aun cuando entre esas empresas no lleven algunas el cello del acierto, por la forma que se adopte, siempre serán de algún provecho para el país; porque estamos persuadidos de que todas nuestras montañas están henchidas de riquezas en sus productos naturales y de que en la asombrosa fertilidad de su suelo, que excede á cuanto es posible imaginarse en ese orden, tienen estímulos poderosos para el hombre laborioso que podra contar con segura y provechosa retribución á su trabajo. Si en ocaciones, combatimos la idea de algunas de esas empresas ó proyectos, lo hacemos tan sólo en el sentido y con el proposito ünico de defender la vía del Mayro, como la de mejores condiciones que cualquiera otra, para la comunicación de la capital con las zonas Amazonicas; por que tal es la convicción profundamente arraigada en nuestro espíritu, y por que aun nada hemos visto todavía que pudiera ser parte para modificarla.

Hecha esta declaración vamos al asunto:

La idea de una comunicación interocéanica en el Perú es sin duda un gran pensamiento que con justicia sobrada preocupa al actual Jefe del Estado, quien, nos complacemos en reconocerlo, comprendiendo, como pocos de sus antecesores en el poder, la gran importancia que, para el porvenir del país, tienen nuestras poseciones orientales, viene distinguiendose, desde los primeros días de su administración, por su notoria decisión para protejer todas las empresas que tengan por objeto la implantación ó el desarrollo de industrias en aquellas privilegiadas zonas. Así, es consolador para el patriotismo el movimiento y la agitación que ya se nota en todas nuestras esferas sociales, por el interés que ha llegado á despertarse por esas prosperas regiones; así, vemos que, á la sombra protectora del Gobierno bajo sus auspicios, se proyectan empresas, se inician se desprenden corrientes de inmigración en desmar de seguro porvenir para la vida de las familias.

Sencible es que SE. el Presidente, que está ani do de tan buena intención, no haya tenido ocasión

visitar nuestras selvas del oriente, para poder apreciar por sí mismo las riquezas que encierran y la naturaleza de sus terrenos; y por tanto, sus ideas al respecto, tienen que conformarse en mucho, con los informes, que se le suministren. Por esta razón, creemos que es un deber patriotico, en los que algo conocemos de aquello, elevar á su conocimiento informes fidedignos, aplicables á emprezas hacederas, practicas y de general utilidad, en vez de meras congeturas, fruto, muchas de ellas, de lamentable alucinamiento, cuando ya no tengan por movil algún interés privado; que pudieran inducirlo á disposiciones que no fueran del todo acertadas.

En tal inteligencia, nos permitimos someter, muy respetuosamente, á su consideración la insinuación de que, para la realización de la grandiosa idea de la comunicación interocéanica, es precisamente la vía del Mayro la *indicada*, la llamada por sus buenas condiciones, infinitamente mejor que la vía en proyecto de abrir un camino directo de la Oroya al alto Ucayali, por Chanchamayo; y de ello ha de convencerse bien pronto por el resultado de la exploración encomendada al Ingeniero Sr. Silgado.

Nosotros no conocemos esa sección del Perú si no pintada en los mapas; pero nos induce á pensar como decimos, los informes que nos han dado algunos padres misioneros descalzos, que nos merecen entera fe, por que son los que mejor conocen aquellas regiones; así es que, ateniéndonos á dichos informes, no vacilamos en oponer al mencionado proyecto las siguientes observaciones:

1.° Por que, en la proyectada vía presenta la naturaleza inconvenientes casi insuperables, por cuanto en la zona comprendida entre el Valle de Chanchamayo, inculsive el histórico *pajonal*, y la hoya del Ucayali á inmediaciones del archipiélago *Vuelta del Diablo*, se erpone la elevadísima cordillera de San Carlos, con s naturales ramificaciones hacia el Occidente y el iente, que siempre será muy difícil escalarlos para 'struir por allí un camino:

2.° Por que la zona oriental de San Carlos, es de-

cir, la que desciende á la hoya del Ucayali, es una región completamente desconocida, cuya esploración jamás ha sido intentada, ni aun por los padres misioneros que desde hace mas de un siglo, no han dejado por escudriñar ningún paraje de las márgenes del Ucayali, en su empeño de acortar su comunicación con Ocopa; que nadie puede preveer, aun, los obstáculos que la naturaleza accidentada del terreno pueda ofrecer en los centros misteriosos de aquellos gigantescos bosques seculares:

3.° Por que no existiendo ningún río en aquella hoya del Ucayali, los terrenos deben ser naturalmente fangosos, pantanosos y mal sanos, á causa del estancamiento de las aguas provenientes de las goteras de los contrafuertes de San Carlos:

4.° Por que, en el supuesto de qué, vencidas todas estas dificultades, se llegara con el camino á la vuelta del Diablo, no se habría ganado nada en cuanto á distancia; y para hacerse cargo de esta verdad, basta fijarse en el mismo plano del Sr. Capelo para ver la diferencia en la estensión del Ucayali, desde la dicha vuelta del Diablo hasta la desembocadura del *Pachitea* y el pequeño curso de este río; y si á esto se agrega que esa parte del Ucayali, como todas las de las margenes de la hoya del Amazonas, es ocacionada á inundaciones en tiempo de aguas, se comprenderá que no es ese el lugar apropiado para servir de puerto de depósito: El que está llamado á ese fin, es el situado en la confluencia del Pichis y Palcazu, por lo elevado del terreno, libre de inundaciones y hasta por su buen clima: es el mismo indicado por el Sr. Raimondi en su obra *El Perú*.

En todo lo dicho, es entendido que nos referimos á caminos de herradura, por que no se puede pensar por ahora en otra cosa; pero sí, mejorando mas tar las condiciones económicas del Perú, pudierase proy tar la construcción de ferrocarriles; entonces tampo ni aun admitiendo menor distancia de la Oroya á Vuelta del Diablo que al Mayro, sería aquella de me res condiciones que esta para el objeto ella se imp

dría siempre como una necesidad, consultando el interés nacional; por que entre la Oroya y el Cerro de Pasco se extiende la llanura de la gran pampa de Junín, de terreno naturalmente nivelado y dispuesto ya como para tenderse rieles. No sabemos francamente, si ese ferrocarril está ya estudiado ni su prolongación hasta Huánuco; pero hemos oído decir á los inteligentes, que esa obra no puede ofrecer grandes dificultades, haciendose el traso, siguiendo el *Thalveg*, como dicen los Ingenieros, de las riveras del Huallaga, por los poblados valles de Huariaca, San Rafael y Ambo. De lo que sí estamos seguros es de que el ferrocarril de Huánuco al *Palcazu* por el Pozuzo está ya estudiado, y hechos los trasos y perfiles, y recomendado como el mas fácil comodo y barato, respecto de todos los demás ferrocarriles del Perú, por una comisión de cuatro Ingenieros de la administración del ferrocarril central, cuyo informe se inserta en este opusculo.

Los inconvenientes que para un camino de herradura tiene la proyectada vía á la Vuelta del Diablo, lo serían igualmente para un ferrocarril, que en último resultado, iría por el desierto á un punto inundable del *Ucayali*; mientras que al Mayro, lo repetimos, tiene que imponerse, no sólo por la necesidad de impulsar la explotación y dar fácil salida al Atlántico á los ricos minerales del Cerro de Pasco, si no también por la de fomentar la agricultura é industrias de las numerosas y adelantadas poblaciones situadas en el trayecto hasta el Pozuzo, y á los que no tardarán en surgir en las expléndidas margenes del Palcazu, luego que concluído lo poco que resta que hacer en el camino de Huánuco al Mayro, puedan dirigirse corrientes de inmigración, á las que está llamada á servir de vace la colonia de 50 familias que el intrepido, progresista y patriota Dr. Augusto Durán, secundado por la entusiasta Juventud de Huánuco y de Ambo, acaba de establecer en el Palcazu.

Si tenemos la suerte de que SE. fije su consideración en las reflecciones que dejamos apuntadas; si ellas puedan influir en su animo para modificar en algo sus opiniones; por lo menos, nos prometemos, que sirva para hacerlo aun mas propicio, á la vía del Mayro.

Con esta halagadora esperanza, nos retiramos de la arena del debate, dando también fin á la tarea que nos impusimos de reunir algunos datos y opiniones autorizadas que forman este opusculo, con el objeto de que se haga luz para la solución de la importante cuestión acerca de la mejor vía para la comunicación entre la Capital y las zonas amazonicas.

Lima, Agosto 4 de 1896.

BENITO ARANA.

Imprenta y Librería de San Pedro N.° 96—10.829.

14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED
LOAN DEPT.
RENEWALS ONLY—TEL. NO. 642-3405
This book is due on the last date stamped below, or
on the date to which renewed.
Renewed books are subject to immediate recall.

FEB 3 1969 0 3
RECEIVED
ADD 1 '69 - [illegible]
LOAN DEPT.
REC'D LD
MAR 30 1969
SEP 07 1989
AUTO. DISC.
JUN 1 2 1989

LD 21A-38m-5,'68
(J401s10)476B
General Library
University of California
Berkeley

U.C. BERKELEY LIBRARIES
C005286773